

# COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

## MENSAGEM Nº 437, DE 2006

*Submete ao Congresso Nacional o texto consolidado da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios adotada pela Organização Marítima Internacional, em Londres, em 2 de novembro de 1973, e o seu Protocolo de 1978, com as Emendas adotadas em 4 de dezembro de 2003 a 1º de abril de 2004.*

**Autor: PODER EXECUTIVO**

**Relator: Deputado FLÁVIO BEZERRA**

### I - RELATÓRIO

O Excelentíssimo Senhor Presidente da República Luís Inácio Lula da Silva encaminha ao Congresso Nacional a Mensagem nº 437, de 2006, assinada em 7 de junho de 2006, contendo o texto consolidado da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios adotada pela Organização Marítima Internacional, em Londres, em 2 de novembro de 1973, e o seu Protocolo de 1978, em que foram adicionadas as Emendas adotadas em 4 de dezembro de 2003 a 1º de abril de 2004, conjunto normativo que é acompanhado pela Exposição de Motivos nº 00166/DAI/DME-MRE-PAIN-MARE-IMO, do Exmo. Sr. Ministro de Estado das Relações Exteriores, Embaixador Celso Amorim.

Trata-se de atualização da versão original da **Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, MARPOL**, na qual modificações foram inseridas ao longo do tempo com o objetivo de adequação técnica.

Essas alterações, sob a forma de emendas apostas ao texto original, conforme informa o Itamaraty, tornaram-se numerosas sendo inconveniente apresentá-las uma a uma, em face da necessidade de harmonização integral do texto original. Elaborou-se, então, a consolidação que se submete ao Parlamento, trinta e quatro anos após ter sido firmado o pacto multilateral inicial, que foi ratificado pelo Brasil há uma década e está em vigor, na forma anterior ao conjunto de modificações técnicas nele inseridas nos últimos cinco anos.

Da presente consolidação fazem parte cinco documentos e seis anexos, encabeçados pela ***Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios*** propriamente dita, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, composta por vinte artigos (obrigações gerais; definições aplicáveis; abrangência de aplicação da Convenção; violação às suas disposições; certificados e normas especiais sobre a inspeção em navios; verificação das hipóteses de violação e descumprimento da Convenção; hipótese de retardamento indevido de navio; relatórios sobre incidentes envolvendo substâncias danosas; harmonização do texto com outros tratados e interpretações; solução de controvérsias; envio de informações; acidentes ocorridos com navios; assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão; anexos opcionais; entrada em vigor; procedimento pertinente a emendas; aspectos referentes à promoção de cooperação técnica entre os Estados Partes e disposições finais, quais sejam depósito, registro e denúncia).

O segundo documento da consolidação em exame é o ***Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios***, de 1973, que a modificou. Aborda, em nove artigos, também as obrigações consideradas gerais; os aspectos relativos à implementação do Anexo II da Convenção; o envio de informações e as disposições finais, em que estão inseridas assinatura, ratificação, aceitação, aprovação, adesão, entrada em vigor da Convenção e as hipótese de emendas, denúncia, país depositário e idiomas oficiais.

Segue-se o ***Protocolo I***, referente às ***Disposições relativas a Informações sobre Incidentes Envolvendo Substâncias Danosas***, firmado de acordo com o Artigo 8º da Convenção, que inclui emendas ao texto convencional original. Desse Protocolo cinco artigos fazem parte, referindo-se ao dever de informar (Artigo I); ao momento do envio das informações (Artigo II); ao teor das informações (Artigo III); às informações suplementares (Artigo IV) e ao procedimento a ser adotado para serem

prestadas essas informações (Artigo V).

O **Protocolo II**, pertinente à **Arbitragem**, é o quarto documento integrante da consolidação em análise, contendo dez artigos que detalham o procedimento de arbitragem a ser utilizado nos casos previstos e permitidos pela *MARPOL*.

O **Protocolo de 1997 que emenda a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, na forma alterada pelo Protocolo de 1978**, concernente à referida Convenção, é o quinto instrumento internacional integrante da consolidação em análise.

Compõe-se de nove artigos, que se referem ao instrumento a ser emendado (1); ao acréscimo a ser feito ao Anexo IV da Convenção (2); às obrigações gerais decorrentes (3); aos procedimentos a serem adotados na hipótese de emendas ao texto convencional (4); cláusulas finais, quanto à assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão (5); bem como à respectiva entrada em vigor (6); à hipótese de denúncia (7); Estado depositário (8) e idiomas oficiais (9).

O **Anexo I** da Convenção, **período 1973-78**, contendo inclusive as **Emendas às Regras para a Prevenção da Poluição por Óleo**, com os respectivos **Apêndices I e II**, é o sexto documento integrante da presente consolidação. Contém vinte e seis artigos, também sob o formato de regras, que estão agrupadas em quatro capítulos.

O primeiro é pertinente às *generalidades* do texto, dele fazendo parte as *Regras 1 a 8*, que se referem às definições adotadas e à sua aplicação; às equivalências possíveis; às vistorias; à emissão ou endosso de certificado, bem como à hipótese de emissão ou endosso desse instrumento por outro governo, seu formato, respectiva duração e à validade. Dispõe, ainda, sobre o poder-dever de controle conferido ao Estado em que se situar o porto em que estiver atracado o navio, no que concerne à fiscalização das prescrições operacionais.

O segundo capítulo intitula-se exigências para o controle da poluição operacional, do qual fazem parte as *Regras 9 a 11*. Na *Regra 9*, dispõe-se a respeito do controle da descarga de óleo e, na *Regra 10*, sobre os métodos a serem utilizados para a prevenção da poluição por óleo proveniente de navios que estejam em operação em áreas especiais, assim consideradas as áreas do Mar Mediterrâneo, do Mar Báltico as áreas do Mar Negro e do Mar

Vermelho, bem como as áreas dos Golfos, do Golfo de Aden, a área da Antártica e a área das águas do noroeste da Europa. As exceções são abordadas na *Regra 11* e, na *Regra 12*, dispõe-se sobre as instalações de recebimento.

*Na Regra 13*, tratam-se dos tanques de lastro segregado, dos tanques destinados a lastro limpo e da lavagem com óleo cru. A ela adicionaram-se as *Regras 13A a H*, que são oito acréscimos feitos ao texto original através de emendas.

*A Regra 13A* refere-se às prescrições a serem adotadas para petroleiros com tanques destinados a lastro limpo; a *Regra 13B*, aos requisitos para lavagem com óleo cru; a *Regra 13C*, aos navios–tanques existentes e empregados em roteiros específicos; a *Regra 13D*, aos petroleiros existentes que possuam dispositivos de lastro especiais; a *Regra 13E*, à previsão de localização protegida dos espaços de lastro segregado; a *Regra 13F*, à prevenção da poluição nos casos de colisão ou encalhe; a *Regra 13G*, à prevenção da poluição accidental por óleo, com a previsão das medidas a serem adotadas para os petroleiros já existentes; a *Regra 13H*, a seu tempo, contém as medidas referentes à prevenção da poluição causada por petroleiros que transportam, como carga, óleo pesado.

*A Regra 14* é referente à separação entre o óleo e água de lastro nos tanques de colisão localizados *por ante a vante* da<sup>1</sup> antepara de colisão.

*A Regra 15*, por sua vez, aborda o aspecto pertinente à retenção de óleo a bordo.

Os sistemas de monitoramento e controle das descargas de óleo e equipamentos de filtragem de óleo são abordados na *Regra 16*.

*A Regra 17* trata dos tanques para resíduos de óleo ou borra e, a *Regra 18*, da previsão de dispositivos de bombeamento, de redes e da forma de descarga de petroleiros.

*Na Regra 19*, é tratado o aspecto pertinente à conexão de

---

<sup>1</sup> Tradução oficial para o português do texto convencional, transcrito *ipsis litteris*.

Segundo Houaiss, *anteavante* é “a situação ou posição que, na direção da proa, uma coisa ou pessoa ocupa diante de outra”; *por anteavante de*, a seu turno, é a situação ou posição “para o lado da proa (quanto à posição de alguém ou algo em relação a outrem ou outro objeto)”. Opõe-se a *antearré* In: HOUAISS, Dicionário da Língua Portuguesa: Rio de Janeiro: Objetiva, 2004 . P. 229.

descargas padrão e, na *Regra 20*, detalham-se os aspectos relativos aos Livros de Registro de Óleo.

A *Regra 21*, que encerra o *Capítulo II*, do *Anexo I*, dispõe a respeito das prescrições especiais para plataformas de perfuração e outras plataformas.

O *Capítulo III* do *Anexo I*, contém as *Regras 22 a 25*.

Na *Regra 22*, delibera-se sobre avarias e os procedimentos a serem adotados nesses casos. Na *Regra 23*, aborda-se a hipótese do derramamento de óleo e, na *Regra 24*, dispõe-se sobre limitação de tamanho e forma de disposição dos tanques de carga.

São objeto da *Regra 25* a *compartimentagem*<sup>2</sup> e a *estabilidade*. Contém as normas que deverão ser obedecidas pelos petroleiros novos. Foi adicionada a *Regra 25A* a essa disposição, relativa à *estabilidade intacta*, a ser aplicada aos petroleiros de 5000 toneladas de porte bruto ou mais.

O *Capítulo IV* do *Anexo I*, por sua vez, intitula-se *Prevenção da Poluição decorrente de um Incidente de Poluição por Óleo* e contém um único artigo, a *Regra 26*, que dispõe a respeito do *plano de emergência de bordo a ser adotado em caso de poluição por óleo*. É o último dos dispositivos do texto desse anexo, em que estão contidas várias das adequações feitas à Convenção hoje sob nossa análise, mas que traz, ainda, três detalhados apêndices.

O **Apêndice I** contém *lista não exaustiva da relação dos óleos* objeto da cautela convencional; o **Apêndice II** fixa o *formato a ser adotado para o Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo e Respectivos Suplementos* e o **Apêndice III** contém *modelos minuciosos dos Livros de Registros de Óleos* a serem utilizados obrigatoriamente nos navios, detalhando a lista de itens a serem registrados obrigatoriamente nesses livros.

O **Anexo II da MARPOL** contém dezesseis regras para o **Controle da Poluição por Substâncias Líquidas a Granel**, aprovadas entre 1973 e 1978.

---

<sup>2</sup> *Compartimentagem*, segundo HOUAISS, é ato ou efeito de *compartimentar* ou dividir em compartimentos *Op.cit* p. 774. A *compartimentagem* tem sido adotada na construção naval para reduzir o impacto de eventuais avarias.

Na *Regra 1* contemplam-se as definições adotadas no texto. Na *Regra 2*, a abrangência da aplicação das normas propostas.

A *Regra 3* contém, por sua vez, a classificação e a listagem das substâncias líquidas nocivas - e é nesse dispositivo que está inserida uma das regras centrais da consolidação convencional em análise – qual seja a graduação e classificação das substâncias consideradas nocivas em face de sua periculosidade e potencial poluidor na hipótese de atingirem a água.

No primeiro parágrafo desse artigo, as substâncias são divididas em quatro categorias, classificadas em *A*, *B*, *C* e *D*, em ordem decrescente de periculosidade.

Na *Categoria A*, que abrange as substâncias classificadas pela Lei 9.966, de 2000<sup>3</sup>, como de **alto risco**, estão incluídas, nos termos do texto convencional traduzido para o português, as “*substâncias líquidas nocivas que se forem descarregadas no mar, resultantes de limpeza de tanque ou de operações de deslastro, representariam um grave risco*<sup>4</sup> aos recursos marinhos ou à saúde humana, ou de causar sérios danos às atividades de lazer ou a outros usos legítimos do mar e que justificam, portanto, a adoção de medidas anti-poluição<sup>5</sup> rigorosas” (sic).

Na *Categoria B*, que abrange as substâncias classificadas pela Lei 9.966, de 2000, como de **médio risco**, a tradução para o português do texto convencional inclui as “*substâncias líquidas nocivas que se forem descarregadas no mar, resultantes da limpeza de tanques ou de operações de*

---

<sup>3</sup> A Lei 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, dispõe, em seu art. 4º sobre a classificação das substâncias nocivas ou perigosas, de acordo com o risco produzido quando descarregadas na água:

“I – categoria A: alto risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;  
 II – categoria B: médio risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;  
 III – categoria C: risco moderado tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;  
 IV – categoria D: baixo risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático.” complementa o parágrafo único; “O órgão federal de meio ambiente divulgará e manterá atualizada a lista das substâncias classificadas neste artigo, devendo a classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto a estabelecida na MARPOL 73/78.

<sup>4</sup> “**Um grave risco**” foi traduzido para o português da expressão em inglês “**a major hazard**”, ou seja, “alto risco”, na expressão acolhida pela Lei 9.966/2000 – refere-se ao *maior risco de perigo existente*, ou seja, entre as substâncias que podem acarretar risco, essas são as que mais risco podem oferecer, nenhuma outra oferece menos risco.

<sup>5</sup> *Antipoluentes*, segundo Houaiss, “diz-se do processo ou substância que visa a reduzir a poluição ambiental” Op. cit., p.217.

*deslastro, representariam um risco<sup>6</sup> aos recursos marinhos ou à saúde humana, ou de causar danos às atividades de lazer ou a outros usos legítimos do mar e que justificam, portanto, a adoção de medidas anti-poluição específicas” (sic).*

.Na Categoría C, que abrange as substâncias classificadas pela Lei 9.966, de 2000, como de **risco moderado**, a tradução para o português do texto convencional inclui “as substâncias líquidas nocivas que se forem descarregadas no mar, resultantes da limpeza de tanques ou de operações de deslastro, representariam um pequeno risco<sup>7</sup> aos recursos marinhos ou à saúde humana, ou de causar pequenos danos às atividades de lazer ou a outros usos legítimos do mar e que exigem, portanto, a adoção de medidas anti-poluição específicas”(sic).

Da Categoría D, por outro lado, que abrange as substâncias classificadas pela Lei 9.966, de 2000, como de **baixo risco**, fazem parte “as substâncias líquidas nocivas que se forem descarregadas no mar, resultantes da limpeza de tanques ou de operações de deslastro, representariam um reconhecível perigo<sup>8</sup> para os recursos marinhos ou à saúde humana, ou de causar danos mínimos às atividades de lazer ou a outros usos legítimos do mar e que exigem, portanto, alguma atenção nas condições operacionais”. (sic).

---

<sup>6</sup> “Um risco” foi traduzido para o português da expressão, em inglês, “*a hazard*”, que se refere a um perigo real ou iminente, ainda que menor do que o perigo potencial das substâncias classificadas na Categoría A, que são qualificadas pela expressão “*major*”, que torna o risco o maior potencialmente possível. Na Lei 9.966, de 2000, a expressão utilizada é “**médio risco**”, que se refere às substâncias classificadas na Categoría B, ou seja, aquelas que apresentem risco com graduação inferior a “alto risco” (Categoría A) e superior a “risco moderado”(Categoría C).

<sup>7</sup> “Um pequeno risco” foi traduzido para o português da expressão em inglês “*a minor hazard*”, utilizada para classificar as substâncias situadas entre aquelas que representem “*a hazard*” (um perigo real e concreto) e aquelas que representem “*a recognizable hazard*” (um risco passível de ser identificado, ou um risco identificável), que seriam as de menor potencial ofensivo ou danoso entre as substâncias perigosas. A Lei 9.966, de 2000, classifica-as como substâncias que apresentem “**risco moderado**”, expressão que melhor se coaduna com os objetivos do texto convencional.

<sup>8</sup> O que é, em português, **reconhecível perigo**? Pode-se *reconhecer* um risco alto, médio ou pequeno, que *pode* apresentar diferentes graduações de perigo. A expressão “reconhecível perigo”, escolhida como tradução para o português da expressão, em inglês, “*recognizable hazard*” não se coaduna com o significado dessa expressão em língua inglesa, que se reporta a um “*dano a ser considerado*”, a um potencial de perigo que não pode ser desconsiderado ou a um perigo identificável, passível de ser constatado, que não pode ser *a priori* descartado. O jetivo dessa expressão no texto normativo é classificar as substâncias danosas de menor potencial ofensivo, portanto, melhor traduzida estaria pela expressão escolhida pelo legislador na Lei 9.966, de 2000, que é baixo risco, uma vez que essa expressão se contrapõe, sem dubiedade, às demais escolhidas, que são *alto, médio, moderado e baixo riscos*. É graduação que também fica clara em inglês, major hazard, hazard, minor hazard e recognizable hazard (um enorme perigo, um perigo concreto, um perigo leve e um perigo passível de ser identificado).

Na *Regra 4*, aborda-se o *tratamento a ser dispensado a outras substâncias líquidas*, mencionadas no Apêndice III do Anexo II que, por não estarem enquadradas nas *Categorias A, B, C e D* do texto convencional, ao serem descartadas no mar, em decorrência da limpeza de tanques ou de operações de descarte de águas de lastro, não foram consideradas danosas à saúde humana *no momento*<sup>9</sup>, tampouco aos recursos marinhos ou às atividades de lazer e a outros usos legítimos do mar, não estando, assim, sujeitas às exigências das normas previstas no Anexo II.

Na *Regra 5*, abordam-se a *hipótese e as condições para a descarga de substâncias líquidas nocivas*, aquelas classificadas nas *Categorias A, B e C*, que não podem ser descartadas nas áreas consideradas especiais, assim como as incluídas na *Categoria D*, que não podem ser descartadas em área marítima alguma, exceto nas hipóteses, na forma e nas condições estritamente especificadas nas alíneas pertinentes.

Na *Regra 5A*, emenda adicionada ao texto, dispõe-se sobre os aspectos atinentes à provisão de dispositivos de bombeamento e de redes, abordando-se os procedimentos de descarga para os navios construídos *antes de 1º de junho de 1986*, assim como as regras incidentes para aqueles construídos *após* essa data.

As exceções pertinentes são abordadas na *Regra 6*.

A *Regra 7* trata dos dispositivos das instalações de recebimento e dos terminais de descarregamento de carga.

A *Regra 8* é pertinente às medidas de controle, no que concerne às substâncias classificadas na *Categoria A*, procedimentos esses que devem ser adotados em quaisquer áreas.

Ainda no bojo da *Regra 8*, determina-se que, para as substâncias enquadradas nas *Categorias B e C*, devem ser adotadas as medidas de segurança especificadas mesmo fora das áreas consideradas especiais.

São previstas, ainda, medidas necessárias a serem adotadas para as substâncias inseridas na *Categoria B*, dentro das áreas

---

<sup>9</sup> Grifamos.

consideradas especiais, bem como os procedimentos a serem adotados para as substâncias da *Categoria C*, também dentro das áreas especiais.

Fixam-se, ademais, as medidas que devem ser tomadas *em todas as áreas* para as substâncias listadas na *Categoria D*, assim como as medidas a serem adotadas para a *descarga de tanques de resíduos mantidos a bordo, nos casos das Categorias A, B, C e D*.

A *Regra 9* dispõe a respeito do *Livro de Registro de Carga*, detalhando o seu formato e o conteúdo a ser nele transscrito, e, ainda, como os procedimentos a serem adotados nessas tarefas.

A *Regra 10* é pertinente à realização de vistorias a serem feitas nos navios que transportem substâncias líquidas nocivas a granel e, na *Regra 11*, delibera-se a respeito da à emissão ou endosso de certificados.

A *Regra 12* é relativa à duração e validade dos certificados expedidos e a *Regra 12-A*, a seu turno, que também é adição inserida ao texto através de emenda, aborda o aspecto pertinente à vistoria e certificação de navios-tanque destinados ao transporte de produtos químicos.

Na *Regra 13*, estabelecem-se as exigências para que sejam minimizados os danos decorrentes da poluição accidental.

O transporte e a descarga de substâncias semelhantes ao óleo são disciplinados na *Regra 14*.

Na *Regra 15*, fixam-se as balizas pertinentes ao controle a ser feito pelo Estado em que situa o porto em que está atracado o navio, referindo-se às exigências operacionais a serem cumpridas em face das obrigações decorrentes do ato internacional em pauta.

É objeto da *Regra 16* o *plano de emergência de bordo* que deve ser aplicado para substâncias líquidas nocivas.

São **cinco os apêndices do Anexo II da MARPOL**.

O **Apêndice I** é concernente às *diretrizes para a classificação das substâncias líquidas nocivas*, agrupadas em quatro diferentes categorias *A, B, C e D*.

O **Apêndice II** refere-se à lista de substâncias líquidas

nocivas transportadas a granel. O **Apêndice III** arrola a lista de outras substâncias líquidas e o **Apêndice IV** refere-se ao formato do *Livro Registro de Carga* para navios que transportem substâncias líquidas nocivas a granel.

O **Apêndice V**, que encerra os dispositivos do **Anexo II** da *MARPOL*, prevê o formato de certificado internacional de prevenção da poluição de substâncias líquidas nocivas a granel.

O pacto convencional seguinte integrante da consolidação é o **Anexo III da MARPOL 73/78 (inclusive emendas)**, que contém as **Regras para a Prevenção da Poluição Causada por Substâncias Danosas Transportadas por Mar sob a Forma de Embalagens**. Contém oito regras e um Apêndice.

As Regras são pertinentes à aplicação do texto convencional (*Regra 1*); às embalagens utilizadas (*Regra 2*); à forma de rotulagem e marcação das embalagens que contenham substâncias danosas (*Regra 3*); à documentação necessária a esse transporte (*Regra 4*); à armazenagem dessas substâncias (*Regra 5*); às limitações quanto à qualidade e quantidade de substâncias a serem transportadas, inclusive a eventuais proibições de transporte (*Regra 6*).

Na *Regra 7*, são abordadas as exceções e a *Regra 8* trata do *controle* que o Estado do porto onde está atracado o navio tem direito de exercer em relação aos procedimentos operacionais a serem adotados.

No único **Apêndice ao Anexo III**, estabelecem-se diretrizes para a identificação de substâncias danosas que estejam contidas em embalagens.

O **Anexo IV da MARPOL 73/78** é o documento subsequente. Contém as **Regras para a Prevenção da Poluição Causada por Esgoto de Navios**, contendo doze regras agrupadas em quatro capítulos,.

O primeiro intitula-se *Generalidades* e contém três regras, que são a *Regra 1*, referente às definições adotadas no texto, tais como *navio novo*; *navio existente*; *esgoto*; *tanque de armazenagem*; *terra mais próxima*; *viagem internacional*; *pessoa e aniversário*; a *Regra 2*, pertinente à forma de aplicação do texto e a *Regra 3*, concernente às exceções.

O *Capítulo 2*, denominado *Vistoria e Certificação*, contém

cinco artigos, *Regras 4 a 8*, que abordam os aspectos pertinentes a *vistorias, emissão ou endosso do certificado; emissão ou endosso de um certificado por outro governo; formato do certificado e duração e validade do certificado*.

O *Capítulo 3*, por sua vez, contém três artigos, *Regras 9 a 11*, que se referem aos *sistemas de esgoto a serem adotados nos navios; às conexões de descargas padronizadas e à descarga do esgoto*.

O *Capítulo IV* aborda as *instalações de recebimento*, contendo o último artigo do *Anexo IV*, a *Regra 12*, referente a essas instalações.

O único *Apêndice* ao *Anexo IV* contém um modelo de instrumento de certificação intitulado ***Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto***.

Segue-se, na consolidação, o ***Anexo V da MARPOL 73/78***, que dispõe sobre ***as Regras para a Prevenção da Poluição causada pelo Lixo dos Navios*** e também contém emendas mais recentes adicionadas ao texto original. Esse instrumento compõe-se de nove artigos, não é agrupado em capítulos, mas é, do ponto de vista normativo, semelhante ao anexo anterior pertinente aos esgotos. São fixadas as definições na *Regra 1* e a aplicação do texto convencional é sucintamente abordada na *Regra 2*.

A *Regra 3* trata do alijamento de lixo *fora das áreas especiais*. Na *Regra 4*, abordam-se as exigências especiais a serem obedecidas para que tal seja possível.

Na *Regra 5*, de outro lado, trata-se da hipótese de alijamento de lixo *dentro de áreas especiais*, regulamentando-se forma e condições para que isso seja possível.

A *Regra 6* é pertinente às hipóteses de exceções às regras propostas e a *Regra 7* aborda os aspectos concernentes às instalações de recebimento.

Na *Regra 8*, do mesmo modo como no anexo anterior, dispõe-se sobre o controle a ser exercido pelo Estado do porto em que estiver atracado o navio em relação ao cumprimento das prescrições operacionais a serem observadas nessas ações.

A *Regra 9* é referente aos cartazes informativos a serem

utilizados como instrumento de prevenção adicional e de educação para minimizar potenciais problemas; aos planos de gerenciamento do lixo e a obrigação de manutenção de registros relativos ao lixo.

Esse anexo tem um único **Apêndice** que, como no caso do anexo anterior, contém o modelo a ser utilizado para o **Livro de Registro de Lixo**.

O **Anexo VI da MARPOL 73/78** é a avença internacional subsequente. Contém as **Regras para a Prevenção da Poluição do Ar Causada por Navios**. Contém dezoito artigos agrupados em três capítulos.

Do *Capítulo I*, intitulado *Generalidades*, fazem parte quatro artigos. A *Regra 1*, pertinente à aplicação, estatui que as normas desse texto serão aplicáveis a todo e qualquer navio, exceção feita às hipóteses excludentes das normas contidas nas *Regras 3,5,6,13,15,18 e 19* do texto pactuado.

A *Regra 2* contém as definições dos termos adotados nesse anexo. Na *Regra 3*, fixam-se as exceções gerais e, na *Regra 4*, as equivalências possíveis.

O *Capítulo II*, por sua vez, contém sete artigos, *Regras 5 a 11*.

A *Regra 5* trata de vistorias e inspeções, procedimento detalhado em oito parágrafos.

Na *Regra 6*, detalham-se os aspectos pertinentes à emissão do certificado internacional de prevenção da poluição do ar e, na *Regra 7*, normatiza-se o aspecto da emissão de certificado por outro governo, que não o da nacionalidade<sup>10</sup> do navio, sendo o formato desses certificados estabelecido na *Regra 8*; a sua duração e validade, na *Regra 9*, e, na *Regra*

---

<sup>10</sup> A regra geral tradicional de Direito Internacional Público para a nacionalidade dos navios, mas que vem registrando modernizações pontuais, inclusive a usualmente utilizada em avenças internacionais, é aquela que atribui ao navio a nacionalidade do seu pavilhão. Segundo Celso de Albuquerque Mello, ‘*O navio tem uma individualidade, dada pelo seu pavilhão. Cada Estado determina as condições para o navio ser seu nacional. No Brasil o Decreto nº 5.798, de 11/6/1940, declara que será brasileiro o navio que preencher as seguintes condições: a) “ser propriedade de brasileiro nato, ou de sociedade ou empresa brasileira, na forma da legislação vigente; b) ser inscrito nas capitâncias e tripulado de acordo com as leis em vigor”*’. Aduz, ainda, que “*na embarcação brasileira o comandante, o chefe de máquinas e 2/3 da tripulação têm que ser brasileiros*”. In: MELLO, Celso de Albuquerque. *Curso de Direito Internacional Público, II volume, 15<sup>a</sup> ed.*: Rio de Janeiro: Renovar, 2004. P. 1278

10, o controle a ser feito pelo Estado do porto em que estiver atracado o navio em relação aos procedimentos operacionais a serem adotados, fixando-se, na *Regra 11*, a forma como constatar as violações e exigir o cumprimento das normas previstas.

O *Capítulo III* desse Anexo contém os oito artigos restantes e é intitulado *Exigências para o Controle de Emissões por Navios*.

Na *Regra 12*, trata-se das substâncias que reduzem a camada de ozônio; na *Regra 13*, abordam-se os aspectos pertinentes aos óxidos de nitrogênio; na *Regra 14*, aos óxidos de enxofre e, na *Regra 15*, os aspectos relativos aos compostos orgânicos voláteis.

Na *Regra 16*, delibera-se a respeito da incineração a bordo dos navios, que só poderá ser permitida em incineradores de bordo, na forma e condições estritamente especificadas.

Na *Regra 17*, dispõe-se a respeito das instalações a serem disponibilizadas para atender as necessidades dos navios atracados nos portos dos países signatários, tanto para que reparos sejam feitos, como no que concerne ao recebimento de resíduos ou desmonte.

A *Regra 18* trata da qualidade do óleo combustível a ser utilizado nas embarcações e, a *Regra 19*, das prescrições que devem ser seguidas nas plataformas e plataformas de perfuração.

Integram, ainda, o **Anexo VI, cinco apêndices**. Refere-se, o **Apêndice I**, ao formato do **Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar**, a que se refere a *Regra 8*.

O **Apêndice II**, por sua vez, regulamenta os **ciclos de teste e fatores de atribuição de peso pertinentes à aferição de poluição do ar**.

O **Apêndice III** estabelece os **critérios e procedimentos para o estabelecimento de áreas de controle de emissão de óxidos de enxofre**, a que se refere a *Regra 14*.

O **Apêndice IV** é relativo à *aprovação do modelo e limites* que devem ser adotados quando da utilização de **incineradores de bordo**.

O **Apêndice V**, que fecha o *Anexo VI*, é conciso e relativo

às informações a serem contidas na **nota de entrega do combustível** para o consumo do navio, nos termos do que prevê o terceiro parágrafo da **Regra 18**.

São, ainda, adicionadas à consolidação encaminhada à análise pelo Ministério das Relações Exteriores, duas Resoluções.

A primeira é a **Resolução MEPC.111(50)** que traz, em quatro anexos em separado, as alterações que foram introduzidas no texto consolidado, quais sejam, no **Anexo 1, a substituição da Regra 13G anterior, pela atual; a inserção da Regra 13H**, referente à prevenção da poluição causada por petroleiros que transportem óleo pesado como carga.

Traz, ainda, o **Anexo 3**, as emendas efetuadas para adequar o **formato B do suplemento do certificado IOPP às modificações** introduzidas pela à **Regra 13G revista** do Anexo I da MARPOL 73/78.

Insere, ademais, no **Anexo 4**, as adequações ao **formato B do suplemento do certificado IOPP, em face do que dispõem as normas relativas à Regra 13H** inserida no Anexo I da MARPOL 73/78.

A segunda é a **Resolução MEPC.116(51)**, adotada em 1º de abril de 2004, que contém as emendas ao Anexo do *Protocolo de 1978, relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição causada por navios de 1973* e contém as **emendas adicionadas ao Apêndice do Anexo V da MARPOL 73/78**, referentes à **forma como deve ser registrado o lixo**, contidas em três artigos.

Completa-se a instrução dos autos de tramitação legislativa com a inclusão da legislação citada, pelo Departamento de Comissões de Câmara dos Deputados.

Os autos estão consentâneos com as normas processuais legislativas pertinentes, mas deve ser providenciada a enumeração das folhas em que está a consolidação autenticada, ou seja fls. 2 a 240.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Explicita a Exposição de Motivos do Ministério das Relações Exteriores que a ***Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios*** foi celebrada pela Organização Marítima Internacional em Londres, em 02 de dezembro de 1973. Esse texto, bem como o Protocolo de 1978 e respectivos Anexos adotados pela Organização foram objeto de apreciação legislativa anterior e promulgação subsequente.

Informa o Itamaraty, ainda, que ao longo do tempo, no âmbito da Organização Marítima Internacional, um grande número de emendas àquela Convenção foi sendo adotado, com o objetivo de atualizar o texto inicial, tornando-se pouco prática a apresentação dessas alterações em separado, em face da necessidade de harmonização geral do texto original à terminologia convencional atual para essa matéria.

Fez-se, assim, uma atualização global da Convenção MARPOL 73/78 e dos seus respectivos Protocolos I e II, bem como do Protocolo concluído em Londres em 17 de fevereiro de 1978 e seus Anexos I, II, III, IV, V e VI, elaborando-se a consolidação que é encaminhada à apreciação legislativa neste momento, indispensável ao processo de ratificação das partes alteradas dos instrumentos convencionais que, em sua forma original, continuam em vigor.

Temos, então, em pauta, um grupo de pactos multilaterais, composto por uma Convenção multilateral e quatro Protocolos, mais seis Anexos, alguns com vários apêndices, conforme detalhado no relatório, totalizando 257 páginas de texto de direito positivo internacional relevante, convindo sempre enfatizar que todos já estão ratificados e internalizados pelo Brasil em sua forma original, mas que, em face de terem sido objeto de adequações técnicas posteriores, devem essas reformulações ser, também, submetidas ao crivo legislativo.

Outra não é a determinação do Decreto Legislativo que concedeu a aprovação legislativa ao processo de ratificação da versão original desses pactos, no parágrafo único do seu art. 1º, quando determina, de forma cogente, ficarem sujeitos à aprovação parlamentar, quaisquer atos posteriores que alterem a referida Convenção, acarretem encargos ou compromissos

gravosos ao patrimônio nacional, para que possam ser ratificados, em conformidade com o que dispõe o art. 49, I, da Constituição Federal<sup>11</sup>.

Impõe-se ressaltar que a consolidação convencional submetida à análise faz parte de um dos conjuntos de pactos internacionais mais relevantes na esfera ambiental do Direito Internacional Público, sedimentando e consolidando essa área do Direito do Mar<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> Há de ser ressaltado que nem todas as adequações feitas à MARPOL, após a sua ratificação pelo Brasil, foram encaminhadas à análise legislativa nesta oportunidade. Nova revisão do Anexo II, da MARPOL, por exemplo, não foi. São modificações introduzidas no denominado *Anexo II revisado*, que contém *Regulations for the control of pollution by noxious liquid substances in bulk* (*Regulamentação para o controle da poluição por substâncias líquidas nocivas a granel*), incluindo um novo sistema de classificação das substâncias líquidas e nocivas em quatro categorias, que são: “**Category X**: *Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a major hazard to either marine resources or human health and, therefore, justify the prohibition of the discharge into the marine environment*” (Categoria X: Substâncias líquidas nocivas que, se lançadas ao mar, em razão de limpeza de tanques ou operações de deslastro, são passíveis de apresentar o maior risco possível tanto ao ambiente marinho como à saúde humana e, portanto, justificam a proibição de lançamento dessas substâncias no ambiente marinho); “**Category Y**: *Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify a limitation on the quality and quantity of the discharge into the marine environment*”; (Categoria Y: Substâncias líquidas nocivas que, se lançadas ao mar, em razão de limpeza de tanques ou operações de deslastro, podem colocar em efetivo risco tanto o ambiente marinho como a saúde humana, ou outras amenidades ou usos legítimos do mar e, portanto, justificam limitações quanto à qualidade e quantidade de descarga possível) “**Category Z**: *Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a minor hazard to either marine resources or human health and therefore justify less stringent restrictions on the quality and quantity of the discharge into the marine environment*” (Categoria Z: Substâncias líquidas nocivas que, se lançadas ao mar, em razão de limpeza de tanques ou operações de deslastro, podem acarretar risco moderado tanto ao ambiente marinho como à saúde humana e, portanto, justificam restrições menos rigorosas quanto à qualidade e quantidade de descarga a ser feita no ambiente marinho) e “**Other Substances**: *substances which have been evaluated and found to fall outside Category X, Y, or Z, because they are considered to present no harm to marine resources, human health, amenities or other legitimate uses of the sea when discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations. The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing these substances are not subject to any requirements of MARPOL, Annex II.*” (Outras substâncias: Substâncias que foram avaliadas e consideradas fora das classificações das categorias X, Y, Z, por não serem consideradas danosas aos recursos marinhos, à saúde humana, amenidades ou a outros usos legítimos do mar quando descartadas no mar em razão de operações de limpeza de tanques ou operações de deslastro. A descarga de porões ou de água de lastro ou outros resíduos contendo essas substâncias não está sujeita a nenhuma das exigências do Anexo II da MARPOL) [In:](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258) [www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc\\_id=678&topic\\_id=258](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258). (A tradução não faz parte do texto citado).

<sup>12</sup> Ramo do Direito Internacional Público cujo espectro de investigação e estudo vai da liberdade nos mares, já preconizada por Hugo Grotius, em 1612, em seu *Mare Liberum*, (precedido pela obra de Vázquez de Menhaca em favor da liberdade dos mares, cujos argumentos Grotius reproduz), à delimitação da extensão do mar territorial e da zona econômica exclusiva, objeto de regulamentação convencional mais recente do Direito Internacional Público, ao controle da poluição e respeito que deve haver aos ecossistemas aquáticos e ao alto mar, enquanto patrimônio comum da humanidade, abrangendo também a segurança do transporte marítimo.. Vide, *inter alia*, STADTMÜLLER, Georg. *Historia del Derecho Internacional Público. Part 1 – hasta el Congreso de Viena*. Madri: Aguilar, 1991.

Antes, portanto, de analisar as alterações propostas, não poderia deixar de fazer uma retrospectiva histórica referente a esse marco normativo internacional.

Entre as atividades que se desenvolvem nos oceanos está a navegação, que é, “*talvez, a mais internacional das indústrias do mundo, responsável por mais de 90% do comércio mundial*”<sup>13</sup>.

A cadeia de propriedade e manejo que envolve qualquer navio pode englobar muitos países, uma vez que a sua vida econômica acontece entre diferentes jurisdições, muitas vezes distantes do país em que eles foram registrados, daí surgindo a necessidade de regulamentação internacional da navegação, buscando-se padrões internacionais aceitos e adotados por todos<sup>14</sup>.

Os primeiros pactos internacionais pertinentes surgiram ainda no século XIX. Mais adiante, na primeira metade do século XX, a poluição do mar já era reconhecida como um problema e vários países foram introduzindo normas em seus sistemas nacionais para controlar descargas de óleo em suas águas territoriais. Em 1954, a Inglaterra organizou uma conferência específica a respeito de poluição causada por derramamento de óleo, que resultou na proposta e adoção da **Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Óleo**, conhecida como OILPOL<sup>15</sup>.

Posteriormente, o acidente com o *Titanic*, em 1912, apressou o processo de regulamentação internacional e surgiu, em 1960, a primeira lei internacional pertinente à segurança nos mares, a **Convenção Internacional sobre Segurança no Mar**, conhecida internacionalmente pela sigla SOLAS<sup>16</sup> que é considerada o instrumento internacional mais importante referente à segurança no mar.

Logo após o término da II Guerra, foi firmada a Convenção que criou a Organização Marítima Internacional, conhecida

---

<sup>13</sup> “About IMO”. In: [www.imo.org/About/mainframe](http://www.imo.org/About/mainframe)

<sup>14</sup> Id., *ibidem*.

<sup>15</sup> Sigla formada a partir das iniciais do nome, em inglês: *International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil*, OILPOL, de 1954.

<sup>16</sup> Sigla formada a partir das iniciais do nome, em inglês: *Convention for the Safety of Life at Sea– SOLAS*, de 1960.

internacionalmente pela sigla *IMO*<sup>17</sup>. Celebrada em Genebra, em 1948, entrou em vigor dez anos mais tarde, em 1958, tendo a primeira reunião ocorrido em 1959, posteriormente, portanto, à adoção da *OILPOL*. Sua sede é na Inglaterra e ela tem, hoje, a natureza jurídica de uma agência especializada da Organização das Nações Unidas, que conta com 167 países membros efetivos<sup>18</sup> e três membros associados<sup>19</sup>.

As principais tarefas da IMO<sup>20</sup> têm sido desenvolver e estabelecer um marco regulatório internacional para a navegação, o que abrange segurança, controle ambiental, aspectos legais, cooperação técnica, segurança marítima e a eficiência da navegação. É seu lema promover “navegação eficiente, a salvo e com segurança, em oceanos limpos”<sup>21</sup>

Conquanto a segurança no mar seja, ainda, sua responsabilidade primária, a preocupação com a poluição dos oceanos passou, mais recentemente a ocupar o centro das suas atenções, na medida em que o transporte de óleo cresceu, com o consequente aumento proporcional de tamanho dos petroleiros, que foram protagonizando acidentes graves, causando vultosos danos e gravames seriíssimos ao ambiente, que se somaram às preocupações decorrentes das atividades de rotina da navegação propriamente dita, desde o tráfego marítimo à limpeza dos tanques e disposição final dos resíduos advindos dos navios.

Enfatiza Dupuy, em seu conceituado *Manual de Direito do Mar*, da Academia de Direito Internacional de Haia<sup>22</sup>, que “a preservação do

<sup>17</sup> Sigla formada a partir das iniciais do nome, em inglês, *International Maritime Organization*.

<sup>18</sup> Vide listagem completa dos países membros da Organização Marítima Internacional em “*IMO Member States with year of joining.*” In: [http://www.imo.org?About?mainframe.asp?topic\\_id=315&doc\\_id=840](http://www.imo.org?About?mainframe.asp?topic_id=315&doc_id=840)

<sup>19</sup> São países membros associados Macau e Hong Kong, Regiões Administrativas Especiais da China, e as Ilhas Faro, Território da Dinamarca.

<sup>20</sup> O Arigo 1 (a) da Convenção que criou a **Organização Marítima Internacional** assim expressa os seus **propósitos**: “*prover mecanismos de cooperação entre os governos no campo da regulamentação governamental e do estabelecimento de práticas relacionadas a assuntos técnicos de todos os tipos concernentes à navegação voltada para o comércio internacional; encorajar e facilitar a adoção geral dos padrões técnicos mais elevados nos assuntos relativos à segurança dos mares, eficiência da navegação e prevenção e controle de poluição marinha causada por navios.*” (In: [www.imo.org](http://www.imo.org))

<sup>21</sup> “*Safe, secure and efficient shipping on clean oceans*” In: [www.imo.org](http://www.imo.org)

<sup>22</sup> DUPUY, Pierre-Marie. *The Preservation of the Marine Environment*. Ap. DUPUY, René-Jean e VIGNES, Daniel. *A handbook on the new Law of the Sea*. Haia:Hague Academy of International Law, 1991. p. 1151-55.

*ambiente marinho é hoje considerada como uma área importante do Direito do Mar. Muito embora as Convenções de 1958 e 1960 tenham-lhe devotado apenas normas muito laterais, de conteúdo bastante geral, a Convenção de 1982, que foi o resultado de um trabalho prolongado da III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, dedica à preservação do ambiente marinho toda a sua Seção XII e também a Seção V refere-se a ela diretamente. Nesse interregno, acidentes, como o do *Torrey Canyon*<sup>23</sup>, em 1967, ou os da Plataforma de Exploração de Petróleo *IXTOC-I*<sup>24</sup>, no Golfo do México, e o do *Amoco Cadiz*<sup>25</sup>, na costa bretã, trouxeram a público, dez anos mais tarde a magnitude dos desastres que ameaçavam não apenas as costas marítimas, mas também porções enormes de espaços marítimos e de seus recursos vivos<sup>26</sup>.*

Não é de espantar, portanto, que, no caminho

---

<sup>23</sup> O *Torrey Canyon* naufragou na costa da Cornualha, no dia 18 de março de 1967. Durante os doze dias seguintes, toda a carga de aproximadamente 120.000 toneladas de óleo cru procedentes do Kuwait foram despejadas no mar. Tentaram-se vários métodos para mitigar os danos. Finalmente, o governo inglês ordenou que o *Torrey Canyon* fosse bombardeado, com a esperança de que o óleo restante fosse queimado. Essa operação teve êxito parcial, mas não evitou que o óleo atingisse muitas regiões no sudoeste da Inglaterra, matando milhares de pássaros marinhos e ameaçasse as fontes de subsistência dos habitantes da região e afetasse a temporada do verão seguinte. Esse óleo também poluiu a costa das Ilhas Canárias e da Bretanha. In: *Summaries of major tanker spills from 1967 to the present day*.

In: [www.itopf.com/casehistories.html](http://www.itopf.com/casehistories.html)

<sup>24</sup> A *Plataforma Ixtoc I*, para a exploração de petróleo no Golfo do México, localizada a aproximadamente 600 milhas ao sul do Estado do Texas, EUA, explodiu, no dia 3 de junho de 1979, causando o maior vazamento não intencional de óleo ocorrido até então. PEMEX, a Cia. Petróleos Mexicanos, estava perfurando um poço a duas milhas de profundidade, quando aconteceu o acidente. Uma quantidade aproximada de 10 a 30 mil barris de petróleo por dia foram lançados no Golfo do México até o acidente ser controlado, em 23 de março de 1980. As correntes predominantes carrearam o óleo para a costa do Texas. Na ocasião, o governo americano teve dois meses para preparar barreiras de proteção para proteger as áreas mais delicadas e minimizar danos. In: <http://www.en.wikipedia.org>

<sup>25</sup> O petroleiro *Amoco Cadiz*, um navio construído por um armador espanhol em Cadiz, em 1974, que era propriedade de uma companhia liberiana, naufragou em 16 de março de 1978, em Portstall, no nordeste da Bretanha, após enfrentar problemas mecânicos. Durante um período de duas semanas, toda a sua carga de 230.000 toneladas de óleo cru, árabe e iraniano, mais 4000 toneladas de combustível, foi derramada no mar. Grande parte do óleo rapidamente formou uma barreira viscosa de emulsão água-no-óleo, aumentando cinco vezes o volume de poluentes lançados no ecossistema. No final do mês seguinte, essa emulsão tinha contaminado 320 km da costa da Bretanha, estendendo-se até as Ilhas Canárias. In: *Summaries of major tanker spills from 1967 to the present day*, P. .9. In: [www.itopf.com/casehistories.html](http://www.itopf.com/casehistories.html). Informações complementares em DUPUY, Pierre-Marie. Op.cit., p. 1161.

<sup>26</sup> Entre os outros acidentes não citados acima, com consequências ambientais muito danosas, podem ser mencionados os ocorridos com os dos navios *Metula*, no Chile, em 1974; *Argo Merchant*, nos Estados Unidos, em 1978; *Tanio*, na França, em 1980; *Castillo de Bellver*, na África do Sul, em 1983; *Exxon Valdez*, nos Estados Unidos, em 1989; *Braer*, no Reino Unido, em 1993; *Sea Empress*, no Reino Unido, em 1996; *Erika*, na França, em 1999; *Prestige*, na Espanha, em 2002; *Tasman Spirit*, no Paquistão, em 2003 In:

preparatório à *Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente Humano*, realizada em Estocolmo, em 1972, os debates pertinentes à preservação e conservação do ambiente marinho tenham ocupado espaço proeminente e tenham ecoado no recinto da Conferência.

A necessidade de prevenir e a imposição de reparar desembocaram, então, na **Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios**, adotada em 1973 (há, portanto, praticamente trinta e cinco anos), em uma Conferência Internacional imediatamente seguinte à Conferência de Estocolmo. Muito embora tenham sido reconhecidas as dimensões catastróficas da poluição accidental, ainda assim considerou-se que a *poluição operacional* era o maior desafio a enfrentar e a maior ameaça. Por essa razão, a Convenção incorporou, no *Anexo I*, grande parte da *OILPOL*, de 1954, e suas emendas, pertinentes à *poluição por óleo*.

Como foi objetivo da Convenção prevenir e controlar também outras formas de poluição por navios, convencionaram-se outros anexos em adição ao texto principal, pertinentes a produtos químicos, substâncias danosas transportadas em embalagens, esgoto e lixo e, ainda, a obrigatoriedade de comunicação de acidentes e o formato da documentação a ser utilizada nesses casos, regras firmadas em dois diferentes protocolos.

Exigiram-se, para a entrada em vigor desse conjunto de normas, a ratificação por um mínimo de quinze Estados, combinando-se, com o número de países, o fato de representarem um conjunto de marinha mercante não inferior a 50% da tonelagem comercial mundial bruta transportada. Até 1976, apenas três países, Jordânia, Quênia e Tunísia, haviam-na ratificado, representando menos de 1% do conjunto da marinha mercante.

Entre 1976 e 1977, houve o *boom* citado de acidentes graves com petroleiros. Em 1978, então, nova conferência foi realizada pela *IMO* a respeito de segurança de petroleiros e prevenção da poluição. Medidas foram, na ocasião, convencionadas relativas ao projeto e operação de petroleiros, que foram incorporadas tanto no Protocolo de 1978, pertinente à Convenção sobre Segurança no Mar, de 1974, como no Protocolo de 1978, referente à *MARPOL*, que foi adotado em 17 de fevereiro de 1978,

Nesse instrumento, foram feitas mudanças no Anexo I da Convenção principal. Posteriormente, novas alterações aconteceram em 2001 e 2002. A sua versão original entrou em vigor em outubro de 2003 e a previsão

de entrada em vigor da versão revisada era 1º de janeiro deste ano.

O Anexo II, pertinente ao *controle de poluição por substâncias líquidas nocivas*, por sua vez, entrou em vigor, em seu formato original, em 6 de abril de 1987.

O Anexo III, pertinente à prevenção da *poluição por substâncias danosas transportadas em embalagens*, em 1º de julho de 1992, e a versão atualizada prevista também para vigorar a partir de 1 de janeiro deste ano.

O Anexo IV, pertinente à prevenção da *poluição causada pelo esgoto de navios*, entrou em vigor em 27 de setembro de 2003, tendo uma versão atualizada sido adotada em 2004,

O Anexo V, concernente à prevenção da *poluição causada pelo lixo de navios*, entrou em vigor em 31 de dezembro de 1988 e Anexo VI, que se refere à prevenção da *poluição do ar* causada por navios, adotado em setembro de 1997, entrou em vigor em 19 de maio de 2005<sup>27</sup>.

A inserção do conjunto de normas da *MARPOL 73-78* em nosso ordenamento jurídico ocorreu através do Decreto de promulgação Nº 2.508, de 4 de maio de 1998, do então Presidente Fernando Henrique Cardoso, ou seja, vinte e cinco anos após a Convenção ter sido adotada pela Organização Marítima Internacional e vinte anos após ter sido adotado o Protocolo de 1978, promulgado pelo mesmo instrumento.

Foi, a seguir, na esteira da ratificação do ato internacional, aprovada e sancionada a Lei Federal 9.966, de 28 de abril de 2000<sup>28</sup> que visa a *prevenir, controlar e fiscalizar a poluição causadas por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional que, para os efeitos dessa lei, abrangem, as águas anteriores e as águas marítimas*.

No art. 2º dessa lei, mencionam-se não apenas a

---

<sup>27</sup> In: *Convention for the Prevention of Pollution from Ships, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto* (MARPOL 73-78, sigla adotada a partir da expressão *Marine Pollution*). Fonte: [www.imo.org](http://www.imo.org)

<sup>28</sup> Essa lei é originada da Mensagem nº 175, de 1992, do Poder Executivo, que se converteu no Projeto de Lei nº 2891/1992, tendo o Senado Federal oferecido substitutivo. A versão aprovada pelo Legislativo foi parcialmente vetada pelo Executivo, nos termos das Mensagens Nós 490 e 571, de 2000. As razões de veto foram publicadas no DOFC, em 29/04/00, p. 008.COL.01. Mantidos os vetos em 9/08/00. Promulgada a versão final aprovada como Lei Nº 9.966, em 29/04/00.

MARPOL, mas os dois outros instrumentos internacionais que são fundamentais nessa seara, a *Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo*, de 1969, ratificada pelo Brasil e conhecida como CLC/69<sup>29</sup>, e a *Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em caso de Poluição por Óleo*, de 30 de novembro de 1990, também ratificada pelo Brasil e referida como OPRC/90<sup>30</sup>.

A respeito, Paulo Affonso Leme Machado, jurista brasileiro de renome internacional na área do Direito Ambiental, assevera que a lei 9966/2000 chegou atrasada ao Brasil, diante de seu compromisso para colocar em prática as Convenções Internacionais mencionadas: “Levando-se em conta os prazos do art. 31, a *Convenção Internacional para a prevenção da Poluição causada por navios* só restou integralmente implementada no Brasil no ano de 2003<sup>31</sup>. Em que pese o atraso, todavia, a ratificação da Convenção e a promulgação da Lei 9.966, de 2000, significaram um avanço normativo, tardio, mas efetivo.

Impõe-se-nos, entretanto, um cuidado a tomar. Ao concedermos o aval legislativo ao processo de ratificação de uma norma internacional, apreciada segundo as mesmas regras para votação e submetidas ao mesmo quorum ao qual são submetidas as leis ordinárias, avalizamos o seu ingresso no nosso ordenamento jurídico nessa mesma hierarquia, ou seja, de lei ordinária. Assim, ao ser promulgada a norma internacional, se for posterior, derrogará a anterior, seja ela uma lei federal interna ou uma norma internacional.

Há, então, alertas a fazer. No caso do conjunto de atos internacionais, cujo texto traduzido foi remetido à análise legislativa, a adesão do nosso país aconteceu nas línguas oficiais da Organização Marítima Internacional<sup>32</sup>. A tradução para o português efetuada, todavia, conflita com a gradação de dano prevista na Lei 9.966, de 2000, que, a seu turno, é fiel ao sistema de gradação de dano do texto original, na sua versão oficial em inglês,

<sup>29</sup>Promulgada pelo Decreto nº 70.437, de 28/03/77, do Presidente da República. (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution, de 1969 – CLC*).

<sup>30</sup> Também promulgada pelo Decreto nº 70.437, de 28/03/77, do Presidente da República *International Convention on Oil Pollution, Preparedness, Response and Cooperation*, de 1990 – OPRC.

<sup>31</sup> MACHADO, Paulo Affonso Leme. *Direito Ambiental Brasileiro*, 15<sup>a</sup> ed. São Paulo: Malheiros, 2007. P. 907.

<sup>32</sup> Chinês francês, inglês e russo, como línguas de promulgação. Alemão, árabe, italiano e japonês, línguas em que traduções oficiais deverão ser depositadas.

língua com a qual foi feita a análise comparativa.

Compete-nos, assim, enquanto responsáveis pela baliza legislativa dos pactos celebrados, efetuar as correções que se fazem necessárias. São modificações pontuais que não afetam o conteúdo da adesão do Estado brasileiro, apenas elidem o que de dúvida existe na forma como o instrumento foi traduzido, conforme, aliás, já ressaltado no relatório<sup>33</sup>

Para facilitar mais ainda o entendimento do ponto que desejo ressaltar, reproduzo um resumo da comparação feita:

1. No Apêndice II da MARPOL, na Regra 3, parágrafo (1), diz a alínea (a), referente às substâncias classificadas na **Categoria A**<sup>34</sup>:

1.1. na versão oficial em português “....representariam **um grave risco** aos recursos humanos ou à saúde humana, ou de causar sérios danos às atividades de lazer ou a outros usos legítimos do mar e que **justificam**, portanto, a adoção de medidas anti-poluição rigorosas”;

1.2 no art. 4º, inciso I, da lei 9966/2000: “**alto risco** tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático”;

1.3 no texto original em inglês. “....would present a **major hazard** to either marine resources or human health or cause **serious harm** to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore **justify the application of stringent anti-pollution measures**”.

2. No Apêndice II da MARPOL, na Regra 3, parágrafo (1), diz a alínea (b), referente às substâncias classificadas na **Categoria B**:

2.1. na versão oficial em português “...representariam

---

<sup>33</sup> Vide fls. 6 e 7 e o quadro comparativo em anexo, em que são confrontados os dispositivos que podem, no nosso entender, gerar problemas jurídicos para a interpretação e aplicação dos textos normativos.

<sup>34</sup> As reprodução das partes finais dos dispositivos são literais. Os grifos foram acrescentados. A reprodução das alíneas do art. 4º da Lei 9966/00 é integral.

**um risco** aos recursos humanos ou à saúde humana, ou de causar sérios danos às atividades de lazer ou a outros usos legítimos do mar e que **justificam**, portanto, a **adoção de medidas anti-poluição específicas**;

2.2 no art. 4º, inciso II, da lei 9966/2000: “**médio** risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático”;

2.3 no texto original em inglês “**...a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require special operational conditions.**”

3. No.Apêndice II da MARPOL, na Regra 3, parágrafo (1), diz a alínea **(c)**, referente às substâncias classificadas na **Categoria C**: .

3.1 na versão oficial em português: “**...representariam. um pequeno risco** aos recursos humanos ou à saúde humana, ou de causar **pequeños** danos às atividades de lazer ou a outros usos legítimos do mar e que **exigem**, portanto, a **adoção de medidas anti-poluição específicas**”;

3.2 no art. 4º, inciso III, da lei 9966/2000: “**risco moderado** tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático”;

3.3 no texto original em inglês: “**... would present a hazard to either marine resources or human health or cause serious harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify the application of stringent anti-pollution measures**”.

4. No.Apêndice II da MARPOL, na Regra 3, parágrafo (1), diz a alínea **(d)**, referente às substâncias classificadas na **Categoria A**: .

4.1 na versão oficial em português: “**...representariam. um risco** aos recursos humanos ou à saúde humana, ou

*de causar sérios danos às atividades de lazer ou a outros usos legítimos do mar e que exigem, portanto, **alguma atenção nas condições operacionais**”;*

4.2 no art. 4º, inciso IV, da lei 9966/2000: “**baixo risco**, tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático”;

4.3 no texto original em inglês: “*...would present a recognizable hazard to either marine resources or human health or cause **minimal harm** to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore **require some attention in operational conditions***”.

O formato escolhido pelo legislador na Lei 9.966, de 2000, para fazer as distinções necessárias, na gradação de dano decorrente da poluição marítima por substâncias nocivas, que foi desenhado para melhor serem implementadas três Convenções internacionais, entre elas – e de forma específica – também a *MARPOL*, é muitíssimo mais claro do que o da tradução dúbia do texto convencional encaminhado, que derrogará, se for aprovado, o texto eficaz em vigor da lei federal ordinária que regulamenta esta matéria.

De outro lado, o texto da Lei 9.966, de 2000, é perfeitamente compatível com a gradação de dano pactuada por nosso país em língua oficial do texto convencional.

Compete-nos, assim, fazer, como contribuição parlamentar, as necessárias adequações e explicitá-las na proposta de Decreto Legislativo. São modificações jurídico-formais que não comprometem o teor do compromisso internacional assumido pelo nosso país nas línguas oficiais.

Essas colaborações, ademais, devem ser interpretadas como exercício do poder-dever deste colegiado de avaliar a proposta *sob o prisma do Direito Internacional Público e das Relações Internacionais, no sentido de zelar pela adequação entre a forma original do pacto internacional firmado e o formato que o nosso país adotará ao internalizá-lo*. Este é, sem dúvida, um modo de nos manifestarmos como garantes de fidedignidade entre a norma internacional e a norma de direito interno a ser aplicada no dia-a-dia

da prática jurídica interna.

É, de outro lado, contribuição que poderá ser aprimorada, no que for atinente especificamente à redação do texto do Decreto Legislativo, na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania posteriormente à oitiva das demais comissões de mérito.

Trata-se, do ponto de vista teórico e doutrinário, de proposta de adequação possível, permitida ao Congresso Nacional, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, em entendimento formal esposado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Na Consulta Nº 04, de 2004, precedida pelas Consultas Nº 02/92 e 7-A/2003, a Presidência desta Casa legislativa solicitou àquele colegiado que se manifestasse sobre os limites e os efeitos jurídicos do poder de emendar do Congresso Nacional, ao referendar tratados internacionais celebrados pelo Presidente da República. As respostas, aprovadas, são convergentes e consentâneas com o que neste momento propomos<sup>35</sup>.

Na Consulta Nº 04, de 2004, a mais recente nessa matéria, o Relator designado, Deputado Aloysio Nunes Pereira, em seu parecer que foi aprovado por unanimidade, ressalta que, na oportunidade, era dever da Comissão, por solicitação da Presidência da Casa, “*equacionar as questões e problemas envolvidos na assunção, pelo País, de compromissos internacionais, especialmente quanto à participação dos Poderes Executivo e Legislativo no curso do complexo processo de deliberação de atos internacionais, em aplicação do disposto nos arts. 49, inciso I, e 84, inciso VIII, da Constituição Federal*”.

A referida Consulta reporta-se aos limites aos quais está adstrito o Congresso Nacional “*em seu poder de emendar os atos*

---

<sup>35</sup> Na Consulta 7-A, de 1993, a então Comissão de Constituição e Justiça e de Redação concluiu pela legitimidade e constitucionalidade da aprovação parcial: “(...) Outrossim, sob nossa ótica e com base nos fundamentos e nos antecedentes legislativos mencionados, julgamos que o Congresso Nacional, no exercício do seu ‘poder-dever’, expresso no artigo 49, inciso I, da Constituição Federal, poderá aprovar, ainda que parcialmente, tratado, acordo, convenção ou qualquer outro compromisso internacional, sobre o qual deva se pronunciar.” E, afinal, o parecer da CCJR foi o seguinte: “A Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela possibilidade de o Congresso Nacional, na sua competência para referendar tratados internacionais celebrados pelo Presidente da República, fazê-lo parcialmente. Tendo em consideração estes antecedentes, passamos ao trabalho de buscar responder à Consulta ora formulada. Nesse contexto, nossa intenção é lançar algumas luzes sobre o assunto, sem contudo, naturalmente, pretender esgotá-lo mas, ao menos, afastar certas dúvidas que, com renitência, ainda pairam sobre ele.” (In: Consulta 04, de 2004, p.3).

*internacionais que lhe são submetidos e, ao mesmo tempo, indaga sobre as hipóteses de admissibilidade de emendas e sobre os critérios de redação a serem observados por elas*<sup>36</sup>, com base nos dispositivos constitucionais mencionados.

Essa partição constitucional de competências “reflete o poder geral do Parlamento de fiscalizar e controlar os atos do Poder Executivo e pode ser predominantemente identificada nos inciso I, V, VIII, IX, X e XIV do art. 49 da Constituição Federal” o que implica a cooperação entre os dois poderes, “ou seja, um poder não pode assumir obrigação em nome do País sem a concordância do outro poder. Assim, a atuação isolada do Poder Executivo não é bastante para assunção de compromissos perante outros Estados. O Executivo negocia e firma o que pode ser considerada uma minuta de ato normativo internacional, a qual somente produz efeitos após a ratificação (também por ele procedida)”

Ressalta, a seguir, que, “nesse *intermezço*, há que ser obtida a anuência do Parlamento que deve, na expressão das normas constitucionais, aprovar (conforme o art. 49, I) ou referendar o ato (conforme o art. 84, VII) o que significa aceitar e compartilhar a responsabilidade sobre o ato internacional, concorrendo para que ele se transforme em norma internacional”

E aduz que, diante “de tal responsabilidade, o Congresso Nacional tem não apenas o poder, **mas o dever de examinar e de expressar-se sobre o todo e cada um dos termos que compõem os compromissos internacionais, ou que consiste em muito mais que simplesmente dizer sim ou não a eles**<sup>37</sup>”.

Importante, ademais, frisar que “uma interpretação literal do inciso I do artigo 49 igualmente autoriza concluir que o Congresso dispõe de ilimitados poderes para expressar sua convicção ao apreciar e manifestar-se sobre os atos internacionais. Nesse sentido, a expressão **resolver definitivamente** deve e somente pode ser entendida **de forma extensiva**. Resolver definitivamente significa dar solução, decidir, analisar e deliberar a respeito, e não simplesmente escolher, optar, conforme pretendem aqueles que defendem que o congresso possa única e simplesmente dizer sim ou não;

---

<sup>36</sup> Op. cit., p. 2. Grifamos.

<sup>37</sup> Op.cit., fl. 3-4. Grifamos.

*aprovar ou rejeitar o ato internacional que lhe é submetido<sup>38</sup>.*

Mais adiante, em sua análise, ressalta o relator da matéria, no parecer aprovado, que a impossibilidade de apresentação de emendas diretamente ao ato internacional, não implica, “*em absoluto, que o Congresso Nacional, suas Comissões e membros possam ou estejam obrigados a abdicar da análise e, se necessário, da intervenção no conteúdo obrigacional inserido no texto dos atos internacionais sob sua apreciação*”

Complementa, então, que, para isso, o Congresso Nacional dispõe de um instrumento legislativo próprio e hábil, representado, justamente, pelo Decreto Legislativo, “*por meio do qual ele pode manifestar, de maneira ampla e sem restrições, sua anuência ou discordâncias com todos e cada um dos termos e com o conteúdo obrigacional que compõe o ato internacional. Somente assim, atuando no âmbito do direito interno, o Congresso pode garantir a preservação e expressão do seu poder de intervir, ainda que de modo indireto, sobre a assunção dos compromissos internacionais, ou seja, servindo-se, para tanto, do instrumento legislativo de que dispõe, o decreto legislativo*”,<sup>39</sup> a ser utilizado segundo a forma e termos que são explicitados no parecer mencionado.

São, desta forma, três as possibilidades de manifestação do Congresso Nacional em relação aos atos internacionais a ele submetidos para o exercício pleno do seu poder-dever de análise: “1º) *aprovação*; 2º) *aprovação parcial (condicionada)* e 3º) *rejeição*”<sup>40</sup>

Na hipótese sob nossa análise neste momento, portanto, compete-nos efetuar as adequações de tradução necessárias à compatibilização do texto convencional em português com sua versão oficial em inglês, de forma a torná-lo mais claro e consentâneo com o disposto na Lei 9.966, de 2000, editada exatamente com o objetivo de colaborar na implementação desses mesmos textos convencionais, alterações, essas, que não apenas não influem na obrigação internacional assumida pelo país, como tornam mais objetiva e mais fácil a inserção dessas normas em nosso direito positivo interno.

**VOTO**, assim, pela concessão de aprovação legislativa

---

<sup>38</sup> Grifamos.

<sup>39</sup> Op. cit. fl. 6.

<sup>40</sup> Op. cit. fl 15.

ao texto consolidado da ***Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios*** adotada pela Organização Marítima Internacional, em Londres, em 2 de novembro de 1973, e o seu Protocolo de 1978, com as Emendas adotadas em 4 de dezembro de 2003 a 1º de abril de 2004, nos termos da proposta de Decreto Legislativo em anexo, em que expressamente proponho correções na tradução para o português do texto pactuado pelo Brasil nas línguas oficiais da Organização Marítima Internacional, de forma a tornar a redação dos dispositivos originais clara em nossa língua e consentânea com as disposições relevantes da Lei, 9.966, de 28 de abril de 2000.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2007.

**Deputado FLÁVIO BEZERRA**  
**Relator**

<b>ANEXO II DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR NAVIOS (MARPOL)</b> <b>ADOTADA PELA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL, EM LONDRES, EM 2 DE NOVEMBRO DE 1973 (INCLUSIVE EMENDAS)</b> <b>REGRAS PARA O CONTROLE DA POLUIÇÃO POR SUBSTÂNCIAS LÍQUIDAS NOCIVAS A GRANEL</b>	
<b>TRADUÇÃO PARA O PORTUGUÊS</b> <b>DO TEXTO CONVENCIONAL FIRMADO</b>	<b>TEXTO ORIGINAL EM INGLÊS</b>
<b>REGRA 3</b> <b>Classificação e listagem das substâncias líquidas nocivas</b>	<b>Regulation 3</b> <b>Categorization and Listing of Noxious Liquid Substances</b>
(1) Para os efeitos das regras deste Anexo, as substâncias líquidas nocivas devem ser divididas nas quatro categorias a seguir:	1) For the purpose of the Regulations of this Annex, except Regulation 13, noxious liquid substances shall be divided into four categories as follows:
(a) <b>Categoria A</b> : Substâncias líquidas nocivas que se forem descarregadas no mar, resultantes da limpeza de tanques ou de operações de deslastro, representariam <b>um grave risco</b> aos recursos marinhos ou à saúde humana, ou de causar sérios danos às atividades de lazer ou a outros usos legítimos do mar e que <b>justificam, portanto, a adoção de medidas anti-poluição rigorosas.</b> *	<b>(a) Category A</b> — Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations <b>would present a major hazard to</b> either marine resources, or human health or cause serious harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore <b>justify the application of stringent anti-pollution measures.</b>
(b) <b>Categoria B</b> : Substâncias líquidas nocivas que se forem descarregadas no mar, resultantes da limpeza de tanques ou de operações de deslastro, representariam <b>um risco</b> aos recursos marinhos ou à saúde humana, ou de causar danos às atividades de lazer ou a outros usos legítimos do mar e que <b>justificam, portanto, a adoção de medidas anti-poluição específicas.</b> *	<b>(b) Category B</b> — Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present <b>a hazard to</b> either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore <b>justify the application of special anti-pollution measures.</b>
(c) <b>Categoria C</b> : Substâncias líquidas nocivas que se forem descarregadas no mar, resultantes da limpeza de tanques ou de operações de deslastro, representariam <b>um pequeno risco</b> aos recursos marinhos ou à saúde humana, ou de causar pequenos danos às atividades de lazer ou a outros usos legítimos do mar e que <b>exigem, portanto, a adoção de medidas anti-poluição específicas.</b> * <sup>41</sup>	<b>(c) Category C</b> — Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present <b>a minor hazard to</b> either marine resources or human health or cause minor harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore require <b>special operational conditions.</b>

<sup>41</sup> \*As traduções das expressões marcadas também estão problemáticas. Do ponto de vista jurídico formal, “exigir medidas específicas” (para risco moderado, se usarmos a expressão da Lei 9.966, de 2000 (Categoria C), é mais rigoroso do que “justificar medidas específicas” (Categorias A e B), que se reportam a produtos mais perigosos, passíveis de causar riscos altos e médios, mais graves do que os moderados, da Categoria C, para cujas substâncias utiliza-se uma regra mais branda. Em inglês, as expressões utilizadas são compatíveis com altíssimo risco, risco efetivo, risco moderado e risco baixo. A tradução para o português

<p><b>(d) Categoria D:</b> Substâncias líquidas nocivas que se forem descarregadas no mar, resultantes da limpeza de tanques ou de operações de deslastro, representariam um reconhecível perigo para os recursos marinhos ou à saúde humana, ou de causar danos mínimos às atividades de lazer ou a outros usos legítimos do mar e que <b>exigem, portanto, alguma atenção nas condições operacionais.</b></p>	<p><b>(d) Category D</b> Noxious liquid substances which if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations would present a recognizable hazard to either marine resources or human health or cause minimal harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore <b>require some attention in operational conditions.</b></p>
<p>(2) As Diretrizes a serem utilizadas na classificação das substâncias líquidas nocivas são apresentadas no apêndice I deste Anexo.</p>	<p>(2) Guidelines for use in the categorization of noxious liquid substances are given in Appendix I to this Annex.</p>
<p>(3) As substâncias líquidas nocivas transportadas a granel que estão atualmente classificadas como pertencendo às Categorias A, B, C e D, e que estão sujeitas ao disposto neste Anexo, são mencionadas no apêndice 11 deste Anexo.</p>	<p>(3) The list of noxious liquid substances carried in bulk and presently categorized which are subject to the provisions of this Annex is set out in Appendix II to this Annex.</p>
<p>(4) Quando for proposto o transporte de uma substância líquida a granel que não tenha sido classificada com base no parágrafo (1) desta regra, nem sido avaliada como mencionado na Regra 4 (1) deste Anexo, os Governos das Partes da Convenção envolvidos na operação proposta deverão estabelecer e acordar uma avaliação provisória da operação proposta, com base nas diretrizes mencionadas no parágrafo . (2) desta regra. Até que tenha sido obtido um acordo total entre os Governos envolvidos, a substância deverá ser transportada sob as condições mais rigorosas propostas. Logo que possível, mas não depois de 90 dias depois do seu primeiro . transporte, a Administração envolvida deverá informar à Organização e fornecer os detalhes da substância e da avaliação provisória, para serem prontamente divulgados a todas as Partes, para sua informação e consideração. O Governo de cada Parte deverá, num período de 90 dias, encaminhar à Organização os seus comentários, com vistas à avaliação da substância.</p>	<p>(4) Where it is proposed to carry a liquid substance in bulk which has not been categorized under paragraph (1) of this Regulation or evaluated as referred to in regulation 4 (1) of this Annex, the Governments of Parties to the Convention involved in the proposed operation shall establish and agree on a provisional assessment for the proposed operation on the basis of the guidelines referred to in paragraph (2) of this Regulation. Until full agreement between the Governments involved has been reached, the substance shall be carried under the most severe conditions proposed. As soon as possible, but not later than ninety days after its first carriage, the Administration concerned shall notify the Organization and provide details of the substance and the provisional assessment for prompt circulation to all Parties for their information and consideration. The Government of each Party shall have a period of ninety days in which to forward its comments to the Organization, with a view to the assessment of the substance.</p>

tem de ser compatibilizada com o nossa linguagem técnico-jurídica para classificação de risco e não pode ser literal. Cremos, todavia, que se corrigida a terminologia utilizada na gradação, ficará mantida a Lei 9.966, de 2000, podendo-se aplicar o texto sem maiores problemas.



APÊNDICE I AO ANEXO II DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR NAVIOS (MARPOL)	
TRADUÇÃO PARA O PORTUGUÊS DO TEXTO CONVENCIONAL FIRMADO	TEXTO ORIGINAL EM INGLÊS
APÊNDICE I Diretrizes para a Classificação das Substâncias Líquidas Nocivas	APPENDIX I Guidelines for the Categorization of Noxious Liquid Substances
<b>Categoria A</b> - Substâncias que sejam bioacumuladas e que estejam sujeitas a representar um perigo para a vida aquática ou para a saúde humana, ou que sejam altamente tóxicas para a vida aquática (como expresso por uma Gradação de Risco 4, caracterizada por um TLm inferior a 1 ppm); e além disto, determinadas substâncias que sejam moderadamente tóxicas para a vida aquática (como expresso por uma Gradação de Risco 3, caracterizada por um TLm de 1 ppm ou mais, mas inferior a 10 ppm) quando for atribuído um determinado peso a outros fatores no perfil de risco, ou às características específicas da substância.	<b>Category A</b> — Substances which are bioaccumulated and liable to produce a hazard to aquatic life or human health; or which are highly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 4, defined by a TLm less than 1 ppm); and additionally certain substances which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLm of 1 ppm or more, but less than 10 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.
<b>Categoria B</b> - Substâncias que sejam bioacumuladas com uma curta retenção da ordem de uma semana ou menos, ou que estejam sujeitas a contaminar alimentos provenientes do mar, ou que sejam moderadamente tóxicas para a vida aquática (como expresso por uma Gradação de Risco 3, caracterizada por um TLm de 1 ppm ou mais, mas inferior a 10 ppm); e além disto, determinadas substâncias que sejam ligeiramente tóxicas para a vida aquática (como expresso por uma Gradação de Risco 2, caracterizada por um TLm de 10 ppm ou mais, mas inferior a 100 ppm) quando for atribuído um determinado peso a outros fatores no perfil de risco, ou às características específicas da substância.	<b>Category B</b> — Substances which are bioaccumulated with a short retention of the order of one week or less; or which are liable to produce tainting of the sea food; or which are moderately toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 3, defined by a TLm of 1 ppm or more, but less than 10 ppm); and additionally certain substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLm of 10 ppm or more, but less than 100 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.
<b>Categoria C</b> – Substâncias que sejam ligeiramente tóxicas para a vida aquática (como expresso por uma Gradação de Risco 2, caracterizada por um TLm de 10 ppm ou mais, mas inferior a 100 ppm); e além disto, determinadas substâncias que praticamente não sejam tóxicas para a vida aquática (como expresso por uma Gradação de Risco 1, caracterizada por um TLm de 100 ppm ou mais, mas inferior a	<b>Category C</b> — Substances which are slightly toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 2, defined by a TLm of 10 ppm or more, but less than 100 ppm); and additionally certain substances which are practically non-toxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLm of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm) when particular weight is given to additional factors in the hazard profile or to special characteristics of the substance.

1.000 ppm) quando for atribuído um determinado peso a outros fatores no perfil de risco, ou às características específicas da substância.	hazard profile or to special characteristics of the substance.
<b>Categoria D</b> - Substâncias que praticamente não sejam tóxicas para a vida aquática (como expresso por uma Gradação de Risco 1, caracterizada por um TLm de 100 ppm ou mais, mas inferior a 1.000 ppm); ou que causem depósitos que cubram o fundo do mar com uma substância com uma elevada demanda bioquímica de oxigênio (BOD <sup>42</sup> ); ou que sejam altamente perigosas para a saúde humana, com uma LD <sub>50</sub> de menos de 5 mg/kg; ou que produzam uma redução moderada das atividades de esporte e lazer devido à sua persistência, cheiro ou características venenosas irritantes, possivelmente interferindo na utilização de praias; ou que sejam moderadamente perigosas para a saúde humana, com uma LD <sub>50</sub> mg/kg ou mais, porém inferior a 50 mg/Kg e que produzam uma ligeira redução dessas atividades.	<b>Category D</b> — Substances which are practically nontoxic to aquatic life (as expressed by a Hazard Rating 1, defined by a TLm of 100 ppm or more, but less than 1,000 ppm); or causing deposits blanketing the seafloor with a high biochemical oxygen demand (BOD); or highly hazardous to human health, with an LD <sub>50</sub> of less than 5 mg/kg; or produce moderate reduction of amenities because of persistency, smell or poisonous or irritant characteristics, possibly interfering with use of beaches; or moderately hazardous to human health, with an LD <sub>50</sub> of 5 mg/kg or more, but less than 50 mg/kg and produce slight reduction of amenities.
<b>Outras Substâncias Líquidas</b> (para os efeitos da Regra 4 deste Anexo) Substâncias outras que não as classificadas nas Categorias A, B, C e D acima.	<b>Other Liquid Substances</b> (for the purposes of Regulation 4 of this Annex) – Substances other than those categorized in Categories A, B, C and D above.

O **Artigo IX** do texto principal dispõe sobre os idiomas oficiais de promulgação (inglês, francês, russo e espanhol), devendo traduções para o árabe, alemão, italiano e japonês serem depositadas com o original assinado com original assinado (nos idiomas oficiais)

<sup>42</sup> A abreviatura técnica em português para demanda bioquímica de oxigênio não é “**BOD**” e, sim, **DBO** mesmo. A sigla é utilizada, neste caso, no jargão técnico da nossa língua, a partir das iniciais em português. É a prática usual para os indicadores de poluição ambiental.

# COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

## PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2007

(Mensagem nº 457, de 2006)

Submete à consideração do Congresso Nacional o **texto consolidado da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios** adotada pela Organização Marítima Internacional, em Londres, em 2 de novembro de 1973, e o seu Protocolo de 1978, com as **Emendas adotadas em 4 de dezembro de 2003 a 1º de abril de 2004**.

Art. 1º Fica aprovado o texto consolidado da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios adotada pela Organização Marítima Internacional, em Londres, em 2 de novembro de 1973, e o seu protocolo de 1978, com as Emendas adotadas em 4 de dezembro de 2003 a 1º de abril de 2004, efetuando-se as correções a seguir especificadas na tradução do texto original para o português, em consonância com o art. 4º, da Lei Federal 9.966, de 2000::

I – substitua-se, na tradução para o português da Regra 3 do Anexo II da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, MARPOL, na alínea (a) do inciso I, a expressão “um grave risco”, por “alto risco”;

II – substitua-se, na tradução para o português da Regra 3 do Anexo II da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, MARPOL, na alínea (b) do inciso I, a expressão genérica “um risco”, por “médio risco”;

III – substitua-se, na tradução para o português da Regra 3 do Anexo II da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por

Navios, MARPOL, na alínea (c) do inciso I, a expressão “pequeno risco”, por “risco moderado”.

IV – substitua-se, na tradução para o português da Regra 3 do Anexo II da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, MARPOL, na Regra 3, alínea (d) do inciso I, a expressão “reconhecível perigo” por “risco identificável”.

Parágrafo Único. Ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão da referida Convenção, seus Protocolos e Anexos, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2007.

**Deputado FLÁVIO BEZERRA**  
**Relator**