

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 1.618, DE 2009

(Mensagem nº 476/08)

Aprova os textos das Resoluções MEPC 117 (52) e MEPC 118 (52) MEPC 132 (53), MEPC 141 (54), MEPC 143 (54), MEPC 154 (55), MEPC 156 (55) e MEPC 164 (56), adotadas por ocasião de realização das Sessões de nº 52ª, 53ª, 54ª, 55ª e 56ª, do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho, que resultaram na adoção de Emendas à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Marinha por Navios - MARPOL 73/78, da Organização Marítima Internacional.

Autora: Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

Relator: Deputado Zé Geraldo

I - RELATÓRIO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional propõe o Projeto de Decreto Legislativo em epígrafe que aprova os textos das Resoluções MEPC 117(52) e MEPC 118(52) MEPC 132(53), MEPC 141(54), MEPC 143(54), MEPC 154(55), MEPC 156(55) e MEPC 164(56), adotadas por ocasião de realização das Sessões de nº 52ª, 53ª, 54ª, 55ª e 56ª, do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (MEPC), que resultaram na adoção de Emendas à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Marinha por Navios - MARPOL 73/78, da Organização Marítima Internacional, internalizada no Brasil pelo Decreto nº 2.508, de 4 de março de 1998.

As referidas Resoluções foram submetidas à apreciação do Congresso Nacional pelo Exmo. Sr. Presidente da República, nos termos do art. 49, inciso I, da Constituição Federal, por meio das Mensagens nº 476, 477 e 478, todas de 2008, e nº 79, de 2009.

As Resoluções MEPC 117(52) e 118(52), adotadas na 52ª Sessão do MEPC, realizada de 20 a 24 de março de 2006, revisaram os Anexos I e II da Convenção.

O Anexo I apresenta as regras para a prevenção da poluição por óleo. Sua revisão decorre, principalmente, dos sérios efeitos da poluição do meio ambiente marinho ocasionada por vazamentos de óleo de navios petroleiros que, até então, eram construídos com cascos singelos. As alterações introduzidas abrangem, notadamente, as definições, a execução de vistorias de navios, a emissão de certificados, bem como os equipamentos, a estrutura dos navios, o controle da descarga operacional do óleo e as medidas de prevenção da poluição accidental ou em casos de colisão e encalhe.

O Anexo II trata das regras para o controle da poluição por substâncias líquidas nocivas transportadas a granel. A revisão foi considerada necessária para tornar mais simples sua implementação, levando-se em conta novos conhecimentos científicos sobre as propriedades de vários produtos, seus efeitos no meio ambiente marinho e os aperfeiçoamentos tecnológicos. Com a revisão do Anexo II, a grande maioria das substâncias líquidas nocivas estará sujeito à regulamentação e a quantidade de resíduos que podem ser descarregados por navios no meio ambiente será muito reduzida.

A MEPC 132(53), adotada na 53ª Sessão do MEPC, realizada de 18 a 25 de julho de 2005, introduziu emendas no Anexo VI, da Convenção MARPOL, e no Código Técnico NOx (óxido de nitrogênio).

O Anexo VI apresenta as regras para a prevenção da poluição do ar causada por navios e o Código Técnico NOx trata do controle das emissões de óxido de nitrogênio provenientes dos motores diesel marítimos. A revisão desses instrumentos está vinculada, principalmente, aos sérios efeitos da poluição do ar sobre a saúde humana.

As Resoluções MEPC 141(54) e 143(54), adotadas na 54ª Sessão do MEPC, realizada de 20 a 24 de março de 2006, introduziram emendas nos Anexos I revisado e IV da Convenção.

O Anexo I, como dito acima, apresenta as regras para a prevenção da poluição marinha por óleo e as emendas adotadas referem-se, principalmente, à proteção dos tanques de óleo combustível dos navios. O Anexo IV trata das regras para a prevenção da poluição causada por esgoto de navios. As emendas, neste caso, acrescentam normas para o controle do Estado do porto sobre as exigências operacionais, para as ocasiões em que forem efetuadas inspeções a bordo dos navios.

As Resoluções MEPC 154(55) e 156(55), adotadas na 55ª Sessão do MEPC, realizada de 9 a 13 de outubro de 2006, introduziram emendas nos Anexos I revisado e III da Convenção.

A emenda ao Anexo I designou a região marítima ao sul da África do Sul como uma Área Especial. Área Especial, segundo a regra 1.11 do Anexo I revisado da Convenção MARPOL, significa uma área marítima na qual, por razões técnicas reconhecidas em relação às suas condições oceanográfica e ecológica e às características específicas do seu tráfego, é necessária a adoção de medidas especiais para a prevenção da poluição por óleo causada por navios.

O Anexo III trata das regras para a prevenção da poluição marinha causada por substâncias danosas transportadas por via marítima, sob a forma de embalagens, ou seja, não transportadas à granel. As emendas, neste caso, constituem um novo Anexo III revisado, que substitui o Anexo III em vigor.

A Resolução MEPC 164(56), adotadas na 56ª Sessão do MEPC, realizada de 9 a 13 de julho de 2007, introduziu emendas nos Anexos I revisado e IV da Convenção.

As emendas introduzidas no Anexo I referem-se às instalações de recebimento, nos portos, de água oleosa dos porões dos navios e de outros resíduos, que não podem ser descarregados no mar.

As emendas introduzidas no Anexo IV tratam das condições para a descarga no mar do esgoto triturado e desinfetado, oriundo de tanques de armazenamento dos navios, bem como de esgoto que tenha origem em espaços dos navios contendo animais vivos.

As resoluções em questão foram aprovadas pela Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional na forma do Projeto de Decreto Legislativo em epígrafe.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Os oceanos desempenham um papel fundamental na manutenção da vida na Terra e são um elemento chave na questão das mudanças climáticas. Entretanto, a comunidade internacional não tem dado aos oceanos a atenção devida. Os oceanos são um dos ambientes menos conhecidos do Planeta e abrigam recursos parcialmente inexplorados. Esses recursos, porém, são limitados, bem como a capacidade dos oceanos para absorver os impactos da poluição. Sinais de que os oceanos estão cada vez mais degradados são visíveis. O quadro geral do estado de conservação que emerge de observações feitas ao redor do Globo não é animadora. A lista de sintomas inclui a poluição, a exaustão dos estoques pesqueiros, a destruição das áreas costeiras, a elevação do nível do mar, aumento na temperatura da superfície que ameaça as correntes marinhas profundas, aumento na frequência de tormentas, derretimento das capas de gelo, etc.

A maior parte das substâncias que poluem os oceanos provem de fontes situadas em terra, como indústrias, atividades agrícolas e áreas urbanas. Entretanto, uma parte significativa da poluição marinha é causada pelos navios e atividades correlacionadas. Em termos de volume, o mais importante poluente lançado nos oceanos pelos navios é o óleo.

Até fins da década de 1960, acreditava-se, em geral, que os oceanos, graças à sua vastidão, seriam capazes de absorver um volume quase infinito de poluentes. Reconhecia-se, entretanto, que os navios, especialmente os movidos a óleo, poderiam causar poluição. Em função disso, a Inglaterra e os Estados Unidos adotaram na década de 1920 leis para inibir a descarga de óleo no mar decorrente de operações como, por exemplo, a limpeza de tanques. Tentativas para enfrentar o problema em nível internacional foram, todavia, infrutíferas e o irrompimento da II Guerra Mundial adiou uma solução.

O potencial poluidor do óleo foi finalmente reconhecido pela Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Óleo – OILPOL, de 1954, que foi adotada em Londres. A Convenção estabeleceu um conjunto de

competências que deveriam ser desempenhadas pela Organização Marítima Internacional – IMO quando ela fosse constituída. De fato, a Convenção da IMO entrou em vigor em 1958, alguns meses antes da OILPOL 54, de modo que a IMO geriu a OILPOL desde seu início, por meio do seu Comitê de Segurança Marítima.

A Convenção OILPOL 54 reconheceu que a maior parte da poluição por óleo resultava das operações rotineiras dos navios, como a limpeza dos tanques de carga. Em 1950 a prática normal era, simplesmente, lavar os tanques com água e, então, bombear a mistura resultante de óleo e água no mar. OILPOL proibiu o lançamento de água oleosa dentro de uma certa distância da costa e, em ‘áreas especiais’ onde o perigo para o meio ambiente fosse especialmente grave.

Nesse meio tempo, a IMO, em 1965, estabeleceu um Subcomitê sobre Poluição por Óleo, sob os auspícios do Comitê para a Segurança Marítima, para tratar do tema da poluição por óleo. Mas a possibilidade de uma poluição massiva resultante de acidente com navio tanque não foi seriamente reconhecida até 1967, quando o Torrey Canyon encalhou quando entrava no Canal da Inglaterra e derramou toda sua carga de 120.000 toneladas de óleo no mar, causando o maior acidente com poluição de óleo registrado até aquela data. Esta acidente desencadeou o processo que conduziu à adoção da MARPOL 73/78.

A Convenção MARPOL entrou em vigor em 2 de outubro de 1983. Desde então ela promoveu uma redução expressiva no volume de óleo lançado nos oceanos. Em 1980, os navios lançavam cerca de 1,5 milhão de toneladas de óleo no mar por ano. Em 1990, esse volume já havia descido para a casa do 0,5 milhão de toneladas anuais.

As Resoluções do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho da Convenção MARPOL 73/78 atualizam e tornam ainda mais rigorosas, sob o ponto de vista ambiental, as normas para a operação dos navios nos portos e oceanos. Contribuirão, seguramente, para que o volume de poluentes lançados no mar pelos navios continue caindo, o que é fundamental para a saúde dos mares e oceanos. Nosso voto, portanto, é pela **aprovação do Projeto de Decreto Legislativo 1.618, de 2009.**

Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado Zé Geraldo
Relator

2009_9320