

## **NOTA TÉCNICA – SYNDARMA/ABEAM/ABES Petro**

**ALERJ - PROJETO DE LEI Nº 329/2023**

**Autor: Deputado Jorge Felipe Neto**

**Data de apresentação: 02/03/2023**

**Ementa: Estabelece procedimentos de proteção ao meio ambiente marinho e costeiro do Estado do Rio de Janeiro, e dá outras providências.**

**Posicionamento: Contrário**

---

A presente **Nota Técnica** tem como objetivo demonstrar a irrazoabilidade técnica e a desnecessidade de nova legislação sobre o assunto, justificando a rejeição integral do PL Nº 329/23

Os problemas operacionais, logísticos, financeiros e técnicos resultantes das obrigações determinadas no PL Nº 329/23 terão resultados desastrosos não só para as empresas de navegação, especialmente aquelas empregadas na navegação de apoio marítimo, bem como para as operadoras da indústria de O&G, portos e terminais, prejudicando, por conseguinte, o próprio Estado do Rio de Janeiro, afastando investimentos e desestimulando a geração de empregos.

### **A REGULAÇÃO DE PROTEÇÃO AMBIENTAL EM VIGOR NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**

1. Os princípios, as diretrizes e os procedimentos no tocante à proteção ao meio ambiente marinho e costeiro do Estado do Rio de Janeiro já fazem parte de diversos Normativos internos e internacionais, como por exemplo:

- Lei nº 9.966/2000
- Resolução CONAMA 398/2008
- Norma Regulamentadora Nº 29 do MTE (NR 29)
- Norma da Autoridade Marítima Nº 08 (NORMAM 08)
- Resoluções da ANTAQ nº 1766/2010 e nº 2.190/2011
- Convenção MARPOL
- Convenção OPRC 1990

Além de o Brasil ser aderente às principais regras internacionais de preservação do meio ambiente marinho, o Órgão ambiental competente, o Ministério do Trabalho e Emprego e a Autoridade Marítima brasileira não só vêm editando normativos de rigoroso embasamento técnico/operacional, como também fiscalizando as atividades realizadas por embarcações, unidades marítimas de exploração e produção de O&G em AJB, porto e terminais.

Com efeito, o protocolo padrão mundial é observado pelo Brasil, sendo certo não haver qualquer previsão para colocação de barreiras de contenção de vazamento de óleo indiscriminadamente, como previsto no PL 329/23.

### **AUSÊNCIA DE FUNDAMENTO JURÍDICO, OPERACIONAL E TÉCNICO PARA AS REGRAS PREVISTAS NO PL 329/23**

2. A essência do PL é o cercamento com barreiras de contenção de todas as embarcações com mais de 5.000 TPB atracadas ou fundeadas nos portos, terminais, ensedas, baías e nas águas costeiras do Estado do Rio de Janeiro.

3. Nenhuma norma nacional ou internacional obriga que embarcações atracadas ou fundeadas tenham que ter instaladas barreiras de contenção ao seu redor durante todo o tempo. Apenas e, razoavelmente, obriga o uso de barreira de contenção durante o período de execução de serviços potencialmente poluidores.

4. Não temos registro de qualquer porto ou terminal no mundo que imponha essa obrigação às embarcações atracadas ou fundeadas, e por uma simples e lógica razão: não se mostram necessárias.

5. As normas nacionais e internacionais especificam que os portos e terminais tenham Plano de Emergência Individual e Plano de Área onde houver mais de um porto ou terminal em uma mesma área. A PORTOSRIO (antiga Companhia DOCAS do Rio de Janeiro) possui instrumento normativo relativo à poluição por óleo para embarcações atracadas ou fundeadas nos Portos Organizados do Estado do Rio de Janeiro sob sua administração (Rio de Janeiro, Niterói, Itaguaí e Angra Reis).

6. A **Resolução CONAMA 398/2008** – que *dispõe sobre o conteúdo mínimo do Plano de Emergência Individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, originados em portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos, sondas terrestres, plataformas e suas instalações de apoio, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares, e orienta a sua elaboração* já determina claramente como devem ser os planos de emergência Individual para incidentes de poluição por óleo a serem executados e, mais, são de conhecimento geral há mais de 15 anos.

Em seu Anexo III, a Resolução especifica os critérios para o dimensionamento da capacidade mínima de resposta e, novamente, sequer recomenda o emprego de barreiras de contenção durante operações que não envolvam diretamente o manuseio de óleo e derivados.

7. A **NORMAM 08** – *Normas da Autoridade Marítima para o Tráfego Marítimo e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras* – regula com bastante rigor a transferência de óleo entre embarcações, de sorte que são absolutamente impertinentes e inoportunas as regras de proteção ambiental que o PL 329 pretende instituir.

### **OS EQUÍVOCOS E AS DISTORÇÕES TÉCNICAS DA JUSTIFICATIVA DO PL 329/23**

8. As informações contidas na justificativa do PL não são pertinentes, senão vejamos:

a) A descarga de água de lastro não é proibida nos portos, desde que sejam cumpridas as regras estabelecidas nas Normas da Autoridade Marítima (NORMAM 20).

b) As manchas oleosas de origem desconhecida (*manchas órfãs*) observadas na Bahia de Guanabara são, em sua maioria, oriundas de pequenas embarcações, muito antigas e sem a manutenção adequada. Essas embarcações, normalmente com menos de 5.000 TPB, estariam isentas do âmbito de aplicação do PL 329/23.

9. A aplicação de barreiras de contenção preventivamente no fundeio não é eficaz devido às marés, correntes e aos ventos. Em zonas costeiras (até 12 milhas náuticas da costa) a manutenção de barreiras de contenção ao redor dos navios será inadequada e com certas condições de tempo totalmente inexecutáveis.

10. A aplicação de barreiras de contenção preventivamente no fundeio causará problemas operacionais às embarcações, por dificultar a aproximação de embarcações de apoio. A simples troca de tripulação poderá se transformar em uma operação complexa, demorada, colocando em risco a incolumidade e segurança dos trabalhadores.

11. A aplicação de barreiras de contenção preventivamente na atracação causará problemas operacionais pela demora na instalação, retardando o início das operações de carga e descarga das embarcações, principalmente no período noturno e com mau tempo.

12. A aplicação dessas barreiras trará prejuízos econômicos às empresas de navegação e às empresas de operação portuária, não só pelo custo da instalação

das barreiras, mas também pelo tempo demandado para tal. Aqui vemos nitidamente o conflito entre preço e valor. O preço total será alto, enquanto o valor será praticamente nenhum. O resultado será uma ação inadequada, muitas vezes inexequíveis e sempre inaceitável.

13. Uma provável consequência desse PL será a transferência das operações dos navios para portos de outros estados da federação.

14. Essas barreiras dificultarão a manobra dos navios em alguns casos, podendo inclusive causar acidentes de navegação. E em certos terminais sequer poderá ser utilizada, pois, em virtude de reduzidas dimensões da bacia de manobra, impedirá a manobra de atracação e desatracação.

15. Desconhecemos qualquer análise de risco realizada que tenha indicado como solução para a preservação do meio ambiente marinho o estabelecimento de barreira de contenção ao redor de todos os navios atracados e fundeados.

16. A maneira mais eficaz de proteção ao meio ambiente marinho neste caso é impedir o derramamento de óleo dos navios. Para isso, os navios já são obrigados a terem disponíveis a bordo o Kit SOPEP, previsto nas Convenções MARPOL e OPRC 90, que contém:

- a) Plano de ação com o dever de cada tripulante no momento do derramamento, incluindo convocação e ações de emergência.
- b) Informações gerais sobre o navio e o proprietário do navio.
- c) Etapas e procedimento para conter o derramamento de óleo no mar utilizando equipamento SOPEP.
- d) Inventário do material SOPEP fornecido para prevenção da poluição, como absorventes de óleo, sacos de serragem, barreiras etc.
- e) Descrição do procedimento de relatório a bordo e os requisitos em caso de derramamento de óleo.
- f) Lista das Autoridades para contato e requisitos de relatórios em caso de derramamento de óleo.
- g) Relação das Autoridades como o Controle do Estado do Porto (PSC), equipe de limpeza de óleo, etc., que devem ser notificadas.
- h) Desenho de várias redes de combustível, juntamente com outras redes de óleo a bordo da embarcação com o posicionamento dos suspiros, e todas as bandejas de contenção, etc, incluso pelo SOPEP.
- i) Arranjo geral do navio listado no SOPEP, que inclui a localização de todos os tanques de óleo com capacidade, conteúdo etc.
- j) Localização do armário SOPEP e o conteúdo do armário com uma lista de inventário.
- k) Orientação para manter os registros do incidente de poluição (para fins de responsabilidade, compensação e seguro).
- l) Material de referência de organizações essenciais (diretrizes emitidas pelo ICS, OCIMF, SIGTTO, INTERTANKO, etc.)

m) Procedimentos para testar vários planos descritos no SOPEP, procedimento para manter o registro conforme exigido pelas autoridades, e detalhes de quando e como revisar o plano.

## CONCLUSÃO

17. O cerco das embarcações de mais de 5.000 TPB com barreira de contenção, de modo generalizado, determinado pelo PL 329/23 **é inadequado, inexecutável e inaceitável.**

18. **Inadequado**, porque não vai evitar o aparecimento de manchas órfãs nas águas do Estado do Rio de Janeiro, cujas fontes principais são as águas contaminadas por óleos desaguadas nas Baías pelos rios e esgotos das cidades, e, principalmente, por pequenas embarcações de pesca e de lazer sem a manutenção adequada.

19. As embarcações de maior porte seguem regras rígidas nacionais e internacionais, e são controladas pelas Autoridade Marítima e Ambientais. Além disso, são preparadas e treinadas para atender rapidamente a qualquer acidente, seguindo o contido nos seus Kits SOPEP, obrigatórios em cumprimento às Convenções MARPOL e OPRC da Organização Marítima Internacional, ratificadas pelo Governo brasileiro.

20. O cerco com barreiras de contenção em embarcações fundeadas em mar aberto, nas zonas costeiras, como aquelas ao largo da praia de Copacabana, não resistirá às “*lestadas*” comuns no verão nem aos “*sudoestes*” trazidos pelas frentes frias no inverno.

20. **Inexecutável**, porque a atividade do transporte marítimo é muito dinâmica e a colocação e a retirada de barreiras de contenção são demoradas e de difícil execução em períodos noturnos e com más condições de tempo. O Comércio marítimo atualmente exige rapidez e mobilidade, não permitindo retardos que possam prejudicar a continuidade da viagem e a atracação nos portos subsequentes.

21. Além disso, os planos de emergência dos portos e terminais exigem que as embarcações atracadas tenham capacidade de suspender rapidamente em caso de emergência, o que seria difícil caso estejam cercadas por barreiras de contenção. E, ainda, o cerco com barreiras de contenção pode trazer risco às embarcações fundeadas caso precisem suspender em emergência.

22. **Inaceitável**, porque trará graves e inesperados prejuízos financeiros e, principalmente, problemas operacionais para as empresas de navegação e portuárias, não bastasse a extrema dificuldade em se manter redes de contenção

em todas as embarcações em todos os lugares, sob qualquer condição de tempo, em todo o tempo. Basta um mau tempo, com fortes ventos, para transformar a Baía de Guanabara em uma profusão de barreiras à matroca, colocando em risco a navegação.

23. É certo que se aprovado, o PL 329/23 trará grandes perdas ao Estado do Rio de Janeiro, maculando o ambiente de negócios e gerando insegurança jurídica, uma vez que diversas empresas, tanto as de navegação como as donas das cargas, evitarão atracar nos portos do Estado do Rio de Janeiro, transferindo suas atividades para portos de outros estados que, obviamente, e a exemplo dos demais países, não estabelecem a colocação de barreiras de contenção em qualquer situação de atracação e fundeio.