

INTRODUÇÃO

O aumento da atividade de exploração de petróleo no Brasil tem causado uma maior preocupação à sociedade com a prevenção de poluição ambiental causada por óleo, especialmente a partir da descoberta da existência de petróleo na região conhecida como pré-sal.

Conforme descreve Valle (2004) *”poluição ambiental pode ser definida como toda ação ou omissão do homem que, pela descarga de material ou energia atuando sobre as águas, o solo, o ar, causa um desequilíbrio nocivo, seja ele de curto, seja de longo prazo, sobre o meio ambiente”*.

Sabe-se que as atividades offshore apresentam alto risco sob o ponto de vista ambiental e um dos momentos mais críticos acontece durante as operações de transferência de óleo entre embarcações de apoio marítimo e navios tanques ou plataformas, onde a transferência é feita por mangotes no convés principal da embarcação no mar.

Caso ocorra alguma poluição, de acordo com a prática profissional vigente, será dado início a uma série de procedimentos operacionais, administrativos e jurídicos que visem minimizar os efeitos provocados pela poluição tanto com relação ao meio ambiente quanto as atividades e as pessoas físicas e jurídicas prejudicadas. Todas as ações acima citadas sofrem influência direta da Lei nº9966/00, e nos próximos capítulos veremos a ação direta desta lei nas partes envolvidas em caso de poluição.

CAPÍTULO 1

HISTÓRICO E INFORMAÇÕES GERAIS SOBREA MARPOL 73/78 E CONVENÇÕES COMPLEMENTARES

A Lei nº 9966/00, também conhecida como Lei do Óleo, sofre influência de outras duas convenções internacionais além da MARPOL 73/78, que são as convenções CLC/69 e OPRC/90. Neste Capítulo veremos as definições destas três convenções.

- MARPOL 73/78: Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships).

Esta convenção foi concluída em Londres no dia 2 de novembro de 1973, sendo mais tarde alterada pelo Protocolo de 1978. Esta alteração foi concluída em Londres no dia 17 de fevereiro de 1978. Desde a sua entrada em vigor até o presente momento, foram editados seis anexos, cada um deles dedicado a definir regras específicas que visem evitar a poluição por determinado produto conforme demonstrados abaixo:

Anexo I - Regras para a Prevenção da Poluição por Óleo (Regulations for the Prevention of Pollution by Oil).

Anexo II – Regras para o Controle da Poluição por Substância Líquidas Nocivas a Granel (Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk).

Anexo III - Regras para a Prevenção da Poluição Causada por Substâncias Nocivas Transportadas por Mar sob a Forma de Embalagens (Regulations for the Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form).

Anexo IV - Regras para a Prevenção da Poluição Causada pelas Águas Servidas dos Navios (Regulations for the Prevention of Pollution by Sewage from Ships).

Anexo V - Regras para a Prevenção da Poluição Causada pelo Lixo dos Navios (Regulations for the Prevention of Pollution by Garbage from Ships).

Anexo VI – Regras para a Prevenção da Poluição (Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships).

Além dos anexos citados acima também foram editados mais dois Protocolos:

Protocolo I – Instruções sobre a Elaboração de Relatórios sobre Acidentes Envolvendo Substancia Perigosas (Provisions concerning Reports on Incidents Involving Harmful Substances).

Este protocolo tem por objetivo determinar os responsáveis pela elaboração de relatórios de acidentes envolvendo as substâncias descritas neste regulamento, bem como a forma como o relatório deve ser escrito.

Protocolo II - Arbitragem (Arbitration).

Este protocolo foi elaborado de acordo com o Artigo 10 desta convenção e tem por objetivo regular o processo de arbitragem sempre que houver disputa de duas ou mais empresas ou organizações em questões envolvendo a poluição por agentes resguardados nesta legislação.

Além dos anexos e dos protocolos expostos acima, ainda ocorreram varias outras emendas, todas ratificadas pelo Brasil, exceto o Anexo IV que ainda não possui data prevista para a sua ratificação.

- CLC/69: Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage)

Esta convenção foi concluída no ano de 1969, sendo adotada para assegurar que a compensação adequada esteja disponível para pessoas que venham a sofrer danos pela poluição por hidrocarbonetos resultante de acidentes marítimos

envolvendo navios de transporte de petróleo, colocando a responsabilidade por tais danos sobre o proprietário do navio a partir do qual o óleo poluente escapou ou foi descarregada.

A convenção CLC foi ratificada pelo Brasil em 28/03/1977 pelo Decreto N° 79.437. Esta convenção determina que a garantia é com raras exceções de até um bilhão de dólares por navio e que a apólice deve ser emitida pelo P& I e este, certificado pela DPC.

Foram falados no parágrafo acima o nome de duas instituições muito importantes a fim de prover a eficácia da CLC/69: P&I e DPD. Abaixo faremos um breve resumo sobre estas duas instituições a fim de definí-las e de explicitar a função de cada uma.

P&I é um clube sem fins lucrativos formados pelos próprios armadores ou donos de navios, cujos navios são segurados pelo clube que fornece cobertura de responsabilidade civil para os armadores pertencentes a este grupo, funcionando como uma seguradora. P&I significa proteção (protection) e Indenização (insurance) e são formados por armadores. Para pertencer a um Clube de P&I os navios devem ser classificados por uma Sociedade Classificadora reconhecida. Atualmente, existem 13 Clubes que fazem parte do Grupo Internacional (IGA) que oferecem cobertura nas seguintes situações:

- Poluição: Responsabilidades sob Convenções Internacionais de Poluição e Legislações Nacionais, que englobam não apenas os custos de limpeza da área afetada, mas também multas e ações civis por danos ao meio ambiente.
- Certificados: Para determinados tipos de embarcação os Clubes emitem o Blue Card (Certificado de Garantia Financeira - CLC 69) que atende as exigências da Capitania dos Portos. Em algumas situações, podem ser apresentadas garantias que impedem o arresto de embarcações.
- Abalroação: A cobertura básica é de 1/4 do risco podendo ser estendida para 4/4. Tal cobertura é um complemento à Apólice Brasileira de Casco - IRB, onde a cobertura é limitada a 3/4 dos prejuízos.
- Acidentes Pessoais: Responsabilidade por custos incorridos decorrentes de naufrágio, perda da embarcação, morte, doença ou acidente com

passageiros, tripulantes e terceiros. O limite de responsabilidade é o contratado.

- Remoção de Destroços: A responsabilidade pela remoção está amparada na cobertura básica, limitada ao valor segurado, não havendo a necessidade de cobertura adicional.
- Riscos de Guerra: Cobertura em excesso ao risco contratado na apólice casco.
- Danos a Objetos Fixos e Flutuantes: Responsabilidade por danos a docas, instalações portuárias, bóias, etc.
- Honorários de peritos e advogados especializados: Devidamente amparado para os riscos cobertos. Para tanto, existe uma ampla rede de peritos e advogados credenciados.
- Responsabilidade por perdas, faltas e danos à carga: Incluindo multas alfandegárias.
- Disputas, decorrente de frete, sobrestadia e defesa: Cobertura opcional que fornece assessoria em assuntos excluídos na cobertura básica.

Já DPC significa Diretoria de Portos e Costas, sendo esta uma organização militar pertencente à Marinha do Brasil que possui os propósitos de contribuir para: Orientação e o controle da Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa a Defesa Nacional; segurança do tráfego aquaviário; prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas e suas estações de apoio; formulação e execução das políticas nacionais que digam respeito ao mar; implementar e fiscalizar o cumprimento de Leis e Regulamentos, no mar e águas interiores; e habilitar e qualificar pessoal para a Marinha Mercante e atividades correlatas.

Outra instituição importante na garantia da correta execução da CLC/69 é a Sociedade Classificadora. Sociedades Classificadoras são organizações sem fins lucrativos que devem ser reconhecidos pela Autoridade Marítima Brasileira a fim de atuarem na regularização, controle e certificação de embarcações nos aspectos relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e da prevenção da poluição ambiental.

Devem atuar de acordo com o previsto nas convenções e códigos internacionais, como SOLAS, STCW e MARPOL, além de normas da Autoridade Marítima e leis em vigor, como Normans, Lesta e Relesta, sendo que estas devem ter sempre de nível de exigência igual ou superior as convenções e leis em vigor. Também podem em nome da Autoridade Marítima Brasileira, realizar auditorias, inspeções, vistorias a fim de emitir de certificados e demais documentos previstos nas Convenções e Códigos Internacionais das quais o país é signatário e/ou na legislação nacional aplicável.

Esta convenção bem como uma suas determinações são de obrigatoriedade para todos os navios que transportem mais de 2.000 toneladas de carga a granel.

- OPRC/90: Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-Operation).

Esta convenção foi realizada em Londres no dia 30 de novembro de 1990, sendo ratificado pelo Brasil em 10/12/1998 pelo Decreto nº 2870.

Esta convenção será utilizada para determinar os planos de contingência locais e regionais, conforme será descrito em outro capítulo, devendo abranger planos de emergência e envio de informações às autoridades em caso de acidentes ambientais, sistemas nacionais e regionais para reparo e resposta à poluição, cooperação internacional, tanto no que diz respeito à resposta quanto à pesquisa e desenvolvimento. Outro ponto importante tratado nesta convenção é a cooperação técnica internacional, podendo esta ser um acordo bilateral ou multilateral dependendo dos acordos firmados e do tipo de acidente e sua extensão.

CAPÍTULO 2

HISTÓRICO E INFORMAÇÕES GERAIS SOBRE A LEI Nº 9966

A Lei nº 9966 de 28 de abril de 2000 foi promulgada durante o governo do então Presidente da República Fernando Henrique Cardoso e publicada no Diário Oficial da União em 29 de abril de 2000. Esta lei revogou a Lei nº 5.357, de novembro de 1967 e o §4º do art. 14 da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Esta lei também é conhecida como Lei do Óleo, por tratar especificamente de poluição causada por petróleo e seus derivados, embora também seja aplicável as poluições causadas por substâncias nocivas ou perigosas.

Esta lei teve a sua promulgação a fim de cumprir com os quesitos legais de acordo com o definido pela IMO para todos os países signatários. Esta lei deve ser aplicada a toda movimentação de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios em águas sob jurisdição nacional, conforme descrito em seu Art. 1º, independente de pertencerem ao Registro Especial Brasileiro (REB) ou a outra bandeira de registro. Isto significa dizer que todos os navios de bandeira estrangeira, a partir do momento em que estiverem navegando ou operando em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), estão sujeitos a esta lei e isto independe se suas bandeiras de registro são contratantes da MARPOL 73/78 ou não, conforme descrito no Parágrafo único, item III.

REB ou Registro Especial Brasileiro foi criado como um segundo registro doméstico/local a fim de propiciar aos armadores brasileiros determinados benefícios comerciais, fiscais e de trabalho aos quais fariam jus sob as bandeiras de conveniência. Foi criado para oferecer benefícios a embarcações de bandeira brasileira e seus proprietários a fim de que possam competir mais efetivamente com as embarcações de bandeira estrangeiras. Embarcações sob o Registro Especial Brasileiro desfrutam de um número considerável de benefícios fiscais com relação a construção, conversão, modernização e reparos, bem como demais benefícios relacionados com seguro e resseguro, tripulação, guarnição, preço de combustíveis e acordos trabalhistas. O Registro Especial Brasileiro aplica-se a embarcações de pavilhão nacional (brasileiro) e à embarcações estrangeiras fretadas à casco nu à

companhias de navegação brasileiras após a suspensão de suas bandeiras de origem.

Outra informação importante a respeito desta lei é a de que a mesma também é aplicável “às instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, e aos estaleiros, marinas, clubes náuticos e outros locais e instalações similares”, conforme previsto no Parágrafo único, em seu item IV. A partir disto podemos concluir que todas as instalações onde sejam feitas docagens, manutenções, atracações, construções de embarcações bem como movimentação de cargas estão sujeitas a esta lei.

A parte relativa à águas jurisdicionais brasileiras diz respeito a águas interiores que são as “compreendidas entre a costa e a linha-de-base reta, a partir de onde se mede o mar territorial” (Cap. I Art.3), ou seja, são as áreas dos portos, baías, rios e suas desembocaduras, lagos, lagoas, canais, arquipélagos, águas entre os baixios a descoberta e a costa. Esta AJB também diz respeito às águas marítimas sob jurisdição nacional que não sejam interiores, ou seja:

1. As águas marítimas abrangidas por uma faixa de doze milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular brasileiro, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil (Mar Territorial);
2. As águas marítimas abrangidas por uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir o Mar Territorial, que constituem a Zona Econômica Exclusiva (ZEE);
3. As águas sobrejacentes à Plataforma Continental quando esta ultrapassar os limites da Zona Econômica Exclusiva.

A Lei nº 9966/00 possui 6 capítulos, divididos da seguinte forma:

- Capítulo I: das definições e classificações.
- Capítulo II: dos sistemas de prevenção, controle e combate da poluição.
- Capítulo III: do transporte de óleo e substâncias nocivas ou perigosas.
- Capítulo IV: da descarga de óleo, substâncias nocivas ou perigosas e lixo.
- Capítulo V: das infrações e das sanções.

- Capítulo VI: disposições finais e complementares.

Neste trabalho, estes capítulos serão tratados didaticamente como se fossem um único capítulo a fim de evitar que os capítulos do texto sejam confundidos com os capítulos da Lei e sempre que for necessário serão feitas menções descrevendo em qual capítulo da Lei se encontram os artigos, itens ou parágrafos descritos.

CAPÍTULO 3

RECEBIMENTO E TRATAMENTO DE ÓLEO E DE SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS

O Art. 5º da Lei nº 9966/00 diz que: “Todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, disporá obrigatoriamente de instalações ou meios adequados para o recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e para o combate da poluição, observadas as normas e critérios estabelecidos pelo órgão ambiental competente”.

Uma informação de extrema importância para entendermos o Art. 5º, é com relação às categorias onde são enquadradas cada uma das substâncias nocivas ou perigosas. Os produtos que podem ser transportados ou utilizados por uma embarcação ou uma instalação portuária foram divididos em 4 categorias de acordo com o grau de risco para a saúde humana e para o ecossistema, do mais perigoso para o menos perigoso, conforme descrito abaixo:

- 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.

A importância de se determinar a categoria de cada produto diz respeito às precauções que devem ser tomadas durante o transporte destas substâncias que podem diferenciar de uma para outra. Outro fator que influi na divisão dos produtos em categorias diz respeito ao tratamento que deve ser dada a cada substância caso haja contato desta com a água.

Em virtude disto o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), órgão federal de meio ambiente, é o responsável por

divulgar e atualizar a lista de classificação das substâncias classificadas, devendo esta ser tão completa e rigorosa quanto à lista da MARPOL 73/78.

Outra informação que está diretamente ligada ao Art. 5º é com relação à elaboração de um estudo técnico que determinará o porte, o tipo de carga manuseada ou movimentada e outras características do porto organizado, instalação portuária ou plataforma e suas instalações de apoio.

Este estudo técnico estabelecerá as dimensões das instalações e sua localização apropriada, a sua capacidade de recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos, padrões de qualidade e locais de descarga de seus efluentes.

Neste estudo serão estabelecidos os parâmetros e a metodologia de controle operacional, a quantidade e o tipo de equipamentos, materiais e meios de transporte destinados a atender situações emergenciais de poluição, a quantidade e a qualificação do pessoal a ser empregado, o cronograma de implantação e o início de operação das instalações.

Caso esta instalação ainda não esteja construída, este estudo deverá ser elaborado ainda na fase de projeto. Mas se esta instalação já estiver pronta, este estudo deverá analisar a situação atual da mesma e propor as alterações necessárias para o cumprimento de todos os requisitos disposto nesta lei.

Quando o estudo técnico tratar do plano de emergência, este deverá abranger todo o complexo portuário ou plataforma com instalações de apoio, independente de possuir um mesmo operador ou operadores distintos. Isto não impede que sejam elaborados planos individuais de acordo com as especificidades de cada instalação, mas estes deverão ser integrados a fim de estabelecer mecanismos de ação conjunta, tanto preventiva quanto corretiva no que diz respeito a prevenção e combate à poluição, e de cumprir com o previsto nesta lei.

O Art. 29 determina que estes “planos de contingência estabelecerão o nível de coordenação e as atribuições dos diversos órgãos e instituições públicas e privadas neles envolvidas”.

Deverão ser realizadas auditorias ambientais bienais e independentes. Estas auditorias deverão avaliar tanto os sistemas de gestão quanto os sistemas de

controle ambiental em todas as unidades afetadas pelo plano de emergência e caso seja detectado alguma não conformidade ou a necessidade de aperfeiçoamento, propor as medidas necessárias para sanar estas situações.

Outras instalações como estaleiros, marinas, clubes náuticos e similares também poderão estar sujeitas à Lei do Óleo, mesmo que não transportem ou manuseiem óleo ou outras cargas nocivas ou perigosas. Esta avaliação deverá ser feita pelo órgão ambiental competente, neste caso o IBAMA ou os órgãos ambientais estaduais ou municipais deverão levar em consideração os tipos de cargas transportadas ou manuseadas nestes tipos de instalações.

CAPÍTULO 4

TRANSPORTE DE ÓLEO E SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS

Art. 10. As plataformas e os navios com arqueação bruta superior a cinquenta que transportem óleo, ou o utilizem para sua movimentação ou operação, portarão a bordo, obrigatoriamente, um livro de registro de óleo, aprovado nos termos da Marpol 73/78, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão feitas anotações relativas a todas as movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas, inclusive as entregas efetuadas às instalações de recebimento e tratamento de resíduos.

A primeira informação importante constante no Art. 10 desta lei diz respeito aos três órgãos fiscalizadores: a autoridade marítima, o órgão ambiental e o fiscalizador. Abaixo será feito um resumo a cerca de cada um destes órgãos e suas atribuições de acordo com esta lei.

- **Autoridade marítima:** A autoridade marítima brasileira é o Comandante da Marinha do Brasil, que repassa a atribuição ao Diretor de Portos e Costas e este último as Capitânicas dos Portos. Nas capitânicas dos portos, existem profissionais oriundos tanto dos quadros de Oficiais da Marinha do Brasil quanto da Marinha Mercante, com treinamento e regulamento internacional previsto pela IMO, que serão os responsáveis por analisar todas as anotações feitas nos livros de registro de óleo. Além da análise dos livros de registro de óleo, estes profissionais também são responsáveis pelas inspeções e vistorias nos navios e nas plataformas a fim de obterem informações sobre as condições operacionais da embarcação e de qualificação profissional da tripulação. Em se tratando da proteção do meio ambiente marinho e conforme especificado na MARPOL 73/78, a inspeção no separador de água e óleo deve ser feita de forma rigorosa e caso o mesmo não esteja funcionando perfeitamente esta embarcação deve ser

retida no porto até que este seja devidamente consertado e tenha suas propriedades operacionais reestabelecidas. Estes profissionais são chamados de Inspetores Navais, ou Port State Control Officers, em inglês.

- Órgão ambiental competente: O órgão descrito neste artigo é Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, cuja sigla é IBAMA, que através de vistoriadores da própria autarquia inspeciona as embarcações a fim de obter claros indícios sobre a regularidade no cumprimento de todas as exigências ambientais brasileiras, como por exemplo, na gestão do lixo produzido a bordo e no tratamento sanitário. Em se tratando desta lei também podem devem ser analisados todos os livros de óleo a fim de analisar a destinação do óleo e de seus resíduos a fim de constatar que os mesmos não foram descarregados para o mar durante os períodos de viagem. O Art. 28 determina que o IBAMA deverá ouvir a autoridade marítima a fim de definir a localização e os limites das áreas ecologicamente sensíveis. Estas áreas que deverão constar das cartas náuticas nacionais. Também se enquadram nesta Lei os órgão ambientais estaduais e municipais, sendo que a atribuição destes é restrita se comparada ao IBAMA, que é um órgão federal, conforme será mencionado nos próximos capítulos.
- Órgão regulador da indústria de óleo: este órgão é conhecido com Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, cuja sigla é ANP. Esta agência foi criada pelo Decreto 2.455, de 14 de janeiro de 1998 e dentre as suas atribuições, a que está implícita nesta lei é a de fiscalizar “a indústria do petróleo, com foco na segurança eficiência operacional e proteção do meio ambiente”. As atribuições da ANP, com relação a indústria do petróleo, está descrita na Iniciativa 1.1, Objetivo 1 do Anexo I, da portaria nº127, de 19 de maio de 2011.

A segunda informação importante passada neste artigo diz respeito “as anotações relativas a todas as movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas, inclusive as entregas efetuadas às instalações de recebimento e tratamento de resíduos.” Anotações estas que deverão ser feita num livro de registro de óleo e devem estar de acordo com os termos da Marpol 73/78 em seu anexo I.

Ao se referir as movimentações, o texto que dizer que todas as operações de carregamento, descarregamento, transferências de carga, resíduos ou misturas para tanques de resíduos, limpeza dos tanques de carga, transferências provenientes de tanques de resíduos, lastramento de tanques de carga, transferências de águas de lastro sujo para o meio aquático e descargas nas águas, em geral são consideradas como tal e devem ser registradas no livro.

Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa de forma fracionada também está sujeito aos mesmos procedimentos que os de transporte de óleo, porém o seu registro não deve ser feito em um livro de registro de óleo, mas sim em outro livro, o de registro de carga. Este livro também deve ser aprovado pela Marpol 73/78 em seu anexo III. Os navios que transportam petróleo e derivados como carga em tanques e que possuem mais de 1000m³, também devem escrever todas as operações e atividades realizadas neste mesmo livro de registro de carga.

Outro procedimento exigido no transporte de substancias nocivas ou perigosas de forma fracionada é a respectiva identificação da substância e advertência quanto aos seus riscos, utilizando a simbologia prevista na legislação e normas nacionais e internacionais em vigor.

Estas informações deverão estar de forma clara e legível nas embalagens e caso estejam em um idioma diferente do falado pela tripulação, deve haver uma tradução para o inglês e para a língua de origem da tripulação. Isto se deve a fim prover as informações necessária para uma ação rápida e segura caso haja algum acidente ou vazamento, provendo assim a minimização do risco de danos á tripulação e ao meio ambiente.

Também com relação às embalagens contendo substâncias nocivas ou perigosas, devem ser observados os aspectos com relação ao seu acondicionamento a bordo. Devem ser observados os seguintes critérios:

- Estiva e amarração: caso sejam cargas conteneirizadas, estas cargas deverão ser estivadas e amarradas de forma segura a fim de evitar que em caso de mal tempo ou de abalroamento as mesmas se movimentem batendo em outros contêineres ou caindo na água.

- Compatibilidade: ao se estocar qualquer substância em um tanque, deve-se analisar a sua compatibilidade com outras substâncias que estejam em tanques adjacentes. Algumas substâncias são tão reativas que devem ser estocadas em um tanque e os outros tanques adjacentes devem permanecer vazios por questão de segurança. Em casos extremos pode-se exigir que seja estocado em um navio apenas um único tipo de substância, mesmo que isto signifique que a viagem seja feita com todos os outros tanques vazios.
- Posicionamento: deve-se evitar estivar e amarrar cargas em locais com grande circulação de tripulantes ou em locais próximos as áreas habitadas, como, por exemplo, cozinhas, salões e camarotes evitando assim a exposição constante da tripulação a estas substâncias.

O Art. 14 especifica que “O órgão federal de meio ambiente, ou seja, o IBAMA deverá elaborar e atualizar, anualmente, lista de substâncias cujo transporte seja proibido em navios ou que exijam medidas e cuidados especiais durante a sua movimentação”. Esta regra 14 se baseia nos critérios de compatibilidade e de periculosidade para determinar quais produtos estarão nesta lista elaborada pelo IBAMA.

CAPÍTULO 5

DESCARTE DE ÓLEO E SEUS RESÍDUOS

Art. 15. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas ou perigosas classificadas na categoria "A", definida no art. 4º desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tal, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

Art. 16. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias classificadas nas categorias "B", "C", e "D", definidas no art. 4º desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tais, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e outras misturas que as contenham, exceto se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

- I – a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;
- II – o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;
- III – os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

Embora o artigo 15 trate apenas das substâncias da categoria "A" e o Art. 16 das categorias "B", "C" e "D", o seu descarte só poderá ser realizado se as três condições ocorrerem de forma simultânea, ou seja, se for permitido pelo MARPOL 73/78, se o navio não estiver em uma área de preservação ambiental e desde que esta ação seja permitida pelo IBAMA e pelas Secretarias de Meio Ambiente Estaduais e Municipais.

Um exemplo disto é o descarte de substância nocivas na Baía de Guanabara, no Estado do Rio de Janeiro, em virtude desta área ser considerada área ecologicamente sensível (Art. 17). De acordo com normas ambientais do governo federal, do estado e da cidade do Rio de Janeiro é terminantemente proibido o descarte independente de qualquer situação.

Este controle é feito diariamente através do IBAMA, da ANVISA, da Polícia Federal e dos PSCO da Marinha do Brasil.

Em se tratando de óleos e seus resíduos, nem mesmo o uso do separador de água e óleo é permitido e caso estas normas sejam desrespeitadas a embarcação estará sujeita a uma multa que varia de no mínimo de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) e o máximo de R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), retenção da embarcação e abertura de processo criminal contra o Comandante, o armador e o responsável pela operação de descarte.

O Art. 32. Estabelece que: “Os valores arrecadados com a aplicação das multas previstas nesta Lei serão destinados aos órgãos que as aplicarem, no âmbito de suas competências”.

Em se tratando de lavagem de tanque, só será permitido o descarte desta água se as três condições descritas nos Art. 15 e 16 estiverem satisfeitas e a quantidade de água usada for superior a cinco por cento do volume total do tanque e caso seja feita uma lavagem subsequente à anterior seu volume também deverá ser de no mínimo cinco por cento.

Outra informação importante diz respeito ao esgoto sanitário e as águas servidas que em termos de critérios e condições para lançamento são classificadas na categoria "C" e o seu lançamentos deverá atender também às condições e aos regulamentos impostos pela legislação e pelas normas da Agência Nacional de Vigilância Sanitária, ou seja, da ANVISA.

Lixos provenientes de materiais plásticos, incluindo cabos sintéticos, redes sintéticas de pesca e sacos plásticos são proibidos de serem descartados.

A única ação de descarte de substâncias que não é passível de punição é a descrita no Art. 19: A descarga de óleo, misturas oleosas, substâncias nocivas ou perigosas de qualquer categoria, e lixo, em águas sob jurisdição nacional, poderá ser excepcionalmente tolerada para salvaguarda de vidas humanas, pesquisa ou segurança de navio, nos termos do regulamento. Essa permissão se deve às normas de segurança prevista no SOLAS e conforme o previsto no Art. 30 “deverá obedecer às condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição

Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, de 1972, promulgada pelo Decreto n° 87.566, de 16 de setembro de 1982, e suas alterações”.

Algumas informações complementares ao Art. 19 se fazem necessárias:

- Independente da autorização para o descarte do óleo ou das substancias nocivas ou perigosas o responsável é obrigado a reparar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar as atividades econômicas e o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes dessa descarga. Também devem ser ressarcidos os órgãos competentes pelas despesas por eles efetuadas para o controle ou minimização da poluição causada, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa.
- Qualquer incidente ocorrido que possa provocar poluição deverá ser imediatamente comunicado ao IBAMA, à Capitania dos Portos e a ANP, independentemente das medidas tomadas para seu controle.
- Caso a embarcação poluidora não possuía o certificado exigido pela CLC/69, esta será retida e só será liberada após o depósito de caução como garantia para pagamento das despesas decorrentes da poluição.

A fim de minimizar a probabilidade de ocorrência de poluição causada por embarcações, o Art. 24 estabelece que: “A contratação, por órgão ou empresa pública ou privada, de navio para realização de transporte de óleo ou de substância enquadrada nas categorias definidas no art. 4° desta Lei só poderá efetuar-se após a verificação de que a empresa transportadora esteja devidamente habilitada para operar de acordo com as normas da autoridade marítima”.

Isto significa que todas as documentações pertinentes ao previsto no SOLAS, MARPOL, STCW, Sociedades Classificadoras e Normas Administrativas da Marinha devem ser checadas a fim de averiguar se esta embarcação está apta a efetuar a operação e o transporte da substância desejada.

CAPÍTULO 6

RESPONSABILIDADES E PUNIÇÕES

Ao tratarmos das punições, vemos que as mesmas dependem diretamente do tipo da infração cometida para a aplicação das sanções, que podem ser: multa, retenção do navio e suspensão da operação. As sanções relatadas anteriormente não eximem de outras punições de ordem administrativas, penais e cíveis.

A fim de exemplificar o exposto no paragrafo anterior, imaginemos uma poluição causada por um vazamento de óleo diesel durante uma transferência de uma embarcação para uma plataforma. Além da interrupção imediata da operação e da multa pela poluição, ainda ocorreram os seguintes processos:

- Administrativo: averiguar responsabilidades o que poderá acarretar na suspensão do certificado de competência do(s) tripulante(s) responsável (is) e conseqüentemente de sua autorização para trabalhar em embarcações, navios ou plataformas durante determinado período de tempo;
- Penal: Ao se encontrarem os responsáveis, estes responderão a um processo criminal conforme especificado na Lei n° 9605 de 12 de fevereiro de 1998;
- Cíveis: ressarcimento dos custos de recuperação das áreas atingidas, perdas e danos aos trabalhadores que exercem suas atividades nestas áreas e moradores locais, além de outros custos referentes a programas de preservação e ações diversas.

Em caso de acidentes, são passíveis dos processos descritos acima:

I - O proprietário do navio, pessoa física ou jurídica, ou quem legalmente o represente;

II - O armador ou operador do navio, caso este não esteja sendo armado ou operado pelo proprietário;

III - O concessionário ou a empresa autorizada a exercer atividades pertinentes à indústria do petróleo;

IV - O comandante ou tripulante do navio;

V - A pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, que legalmente represente o porto organizado, a instalação portuária, a plataforma e suas instalações de apoio, o estaleiro, a marina, o clube náutico ou instalação similar;

VI - O proprietário da carga.

O Art. 27 determina a responsabilidade de cada uma das Autarquias definidas nesta lei no cumprimento desta lei da seguinte forma:

- Marinha do Brasil (autoridade marítima): fiscalização, autuação de infrações e apuração de responsabilidades nas embarcações envolvidas no transporte de cargas nocivas ou perigosas, bem como destas cargas. Também são responsáveis no processo investigativo de danos ambientais e ao posterior envio das informações obtidas ao IBAMA. Outra responsabilidade inerente a Marinha do Brasil é comunicar a ANP todas as irregularidades encontradas durante as inspeções das embarcações, no que diz respeito à indústria do petróleo.
- IBAMA (órgão federal de meio ambiente): fiscalização e controle ambiental a fim de conceder ou renovar licenças ambientais. Também é responsável por avaliar danos causados ao meio ambiente e encaminhar à Procuradoria-Geral da República relatório circunstanciado sobre a fim de tomar as medidas judiciais necessárias. Assim como a MB, também deve comunicar a ANP todas as irregularidades encontradas durante as inspeções das embarcações, no que diz respeito à indústria do petróleo.
- Secretarias Estaduais de Meio Ambiente (órgão estadual de meio ambiente): Controle ambiental, fiscalização, avaliação de danos ambientais e elaboração relatório circunstanciado, encaminhando-o ao órgão federal de meio ambiente. Também deve dar início, na alçada estadual, aos procedimentos judiciais cabíveis a cada caso. Assim como as duas primeiras instituições citadas, deve comunicar a ANP todas as irregularidades encontradas durante

fiscalizações no que diz respeito à indústria do petróleo. Por fim, deve atuar as infrações dentro de sua esfera de competência.

- Secretarias Municipais de Meio Ambiente (órgão municipal de meio ambiente): Segundo esta lei, a esfera de competência dos órgãos municipais não atingem as embarcações de apoio marítimo se restringindo as nas marinas, clubes náuticos e outros locais e instalações similares. Embora não haja esta restrição este órgão pode atuar fazendo denúncias aos órgãos estaduais e federais, que irão proceder de forma e investigar e atuar de acordo com o que lhes é permitido por esta lei.
- Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (órgão regulador da indústria do petróleo): Fiscalização diretamente ou mediante convênio embarcações de armazenamento e movimentação de petróleo e seus derivados e gás natural. Apuração responsabilidades sobre incidentes operacionais que tenham causado danos ambientais encaminhando os dados, informações e resultados da apuração de responsabilidades ao IBAMA. Comunicar à MB e ao IBAMA as irregularidades encontradas durante a fiscalização atuando os infratores na esfera de sua competência.

O Art. 27 possui outras duas determinações, conforme descrito abaixo:

- § 1º A Procuradoria-Geral da República comunicará previamente aos ministérios públicos estaduais a propositura de ações judiciais para que estes exerçam as faculdades previstas no § 5º do art. 5º da Lei no 7.347, de 24 de julho de 1985, na redação dada pelo art. 113 da Lei no 8.078, de 11 de setembro de 1990 - Código de Defesa do Consumidor.
- § 2º A negligência ou omissão dos órgãos públicos na apuração de responsabilidades pelos incidentes e na aplicação das respectivas sanções legais implicará crime de responsabilidade de seus agentes.

Estes dois parágrafos delimitam a responsabilidade da PGR e dos outros órgãos descritos caso não hajam de forma a omitir ou negligenciar qualquer das ações determinadas nesta lei.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Vimos neste texto que a Lei nº 9966/00 também é conhecida como Lei do Óleo, por tratar basicamente dos acidentes que acarretem poluição ambiental proveniente de petróleo e de seus derivados.

Outra informação importante diz respeito às convenções internacionais MARPOL 73/78 (Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios), CLC/69 (Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo) e OPRC/90 (Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo). Estas convenções serviram de base para a elaboração da Lei do Óleo, dando as diretrizes a serem seguidas nos pontos administrativos, operacionais e jurídicos.

Também foi visto que esta Lei foi promulgada em 28 de abril de 2000 pelo então presidente da República Fernando Henrique Cardoso. Também foi visto a definição de águas jurisdicionais brasileiras e a sua aplicabilidade a todas as embarcações que estejam navegando ou operando em AJB, independente de possuírem bandeiras de registro brasileira ou estrangeira e caso sejam de registro de outros países, de estes serem signatários da MARPOL 73/78 ou não.

Vimos também que a Lei do Óleo divide as substâncias em 4 categorias distintas de acordo com o grau de risco para a saúde humana e para o ecossistema, do mais perigoso para o menos perigoso, tratando-os como de alto risco na categoria A, médio risco na categoria B, risco moderado na categoria C e baixo risco na categoria D.

Também foi citado que o órgão responsável pela elaboração, divulgação e atualização destas listas é o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), órgão federal de meio ambiente e que os órgãos estaduais e municipais de meio ambiente devem seguir as diretrizes federais. Também devem ser realizadas auditorias ambientais bienais e independentes visando elaborar e avaliar os planos de contingência estabelecendo o nível de coordenação e as atribuições dos diversos órgãos e instituições públicas e privadas

neles envolvidas e caso sejam necessárias propor modificações corrigindo as falhas encontradas.

Também foram feitas definições com relação aos três órgãos fiscalizadores do cumprimento da Lei do Óleo: autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo. Esta Lei define cada um deles e delimita a função de cada um. Outro assunto abordado foi com relação ao livro de registro de óleo e ao livro de registro de carga, onde no primeiro são feitas anotações relativas a todas as movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas e no segundo de substâncias nocivas ou perigosas além de cargas de petróleo e derivados com mais de 1000m³.

Foi estabelecido que o descarte de substâncias que estejam nas categorias "A", "B", "B", "C" e "D" não pode ser realizados em hipótese nenhuma a não ser nas seguintes exceções: o lançamento se enquadre nos casos permitidos pela Marpol 73/78, o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível e os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

Em apenas outra situação é permitida a descarga de óleo ou substâncias nocivas ou perigosas no mar: A salvaguarda da vida humana, de acordo com o previsto na Convenção SOLAS.

No que concerne a punição é estabelecido além da interrupção da operação e da multa, a possibilidade de ações administrativas, penais e cíveis e estas podem vir sobre: o proprietário do navio ou quem legalmente o represente, o armador ou operador do navio, o concessionário ou a empresa autorizada a exercer atividades pertinentes à indústria do petróleo, o comandante ou tripulante do navio, a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, que legalmente represente o porto organizado, a instalação portuária, a plataforma e suas instalações de apoio, o estaleiro, a marina, o clube náutico ou instalação similar e por fim, proprietário da carga.

Conforme exposto acima, podemos ver que a responsabilidade à princípio é de responsabilidade de todos os envolvidos direta e indiretamente na poluição e

apenas com o decorrer da investigação serão apuradas as responsabilidades individuais.

Podemos concluir que esta Lei é de extrema importância para se evitar poluições nas atividade marítimas, mas parra que a sua eficácia seja plena deverá haver um envolvimento de todas as autarquias federais, estaduais e municipais citadas nesta legislação bem como o comprometimento das empresas públicas e privadas com atuação direta e indireta nas atividades marítimas e da sociedade que deve cumprir com a sua parte fiscalizando, apoiando as boas práticas e preservando o meio ambiente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

KAFA, Thiago. MARPOL, **Anexo I: Aplicação e Implementação no Brasil**. Rio de Janeiro: CIAGA, 2007.

SANTOS, Valdir Andrade. **Poluição Marinha, Uma Questão de Competência – Aspectos da Lei nº 9966 de 28/04/2000**. Editora Lumen Juris.

PHILIPPI, Junior, Arlindo, Romero, ANDRADE, Marcelo de, COLLET, Bruna Gilda. **Curso de Gestão Ambiental**. São Paulo: Malone, 2004.

VALLE, Cyro Eyer do. **Qualidade Ambiental: ISO 14000**. 5° ed.. São Paulo: SENAC, 2004.

OPRC/90. Disponível em: <http://4ccr.pgr.mpf.gov.br/documentos-e-publicações/tratados-internacionais/docs/formulario-convencao-poluicao-oleo.pdf>. Acesso em: 12 de outubro de 2011.

Lei do Óleo. Disponível em: <http://www.cetesb.sp.gov.br/emegencia/acidentes/vazamentos/legislacao/legislacao-nac-br.asp>. Acesso em: 12 de outubro de 2011.

Lei 9966/00 disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9966.htm. Acesso em: 02 de novembro de 2011

MARPOL Disponível em: [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx). Acesso em: 01 de novembro de 2011

OPRC Disponível em: [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Protocol-on-Preparedness,-Response-and-Co-operation-to-pollution-Incidents-by-Hazardous-and-Noxious-Substances-\(OPRC-HNS-Pr.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Protocol-on-Preparedness,-Response-and-Co-operation-to-pollution-Incidents-by-Hazardous-and-Noxious-Substances-(OPRC-HNS-Pr.aspx). Acesso em: 01 de novembro de 2011.

CLC/69 Disponível em:
[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx). Acesso em: 01 de novembro de 2011.

MRE Convenções Internacionais disponível em: <http://www2.mre.gov.br/dai/imo.htm>. Acesso em: 01 de novembro de 2011.

CCA IMO – responsabilidade civil Disponível em:
https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes/responsabilidade_civil. Acesso em 01 de novembro de 2011.

CCA IMO -
https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes_e_codigos/convencoes/responsabilidade_civil/clc. Acesso em 01 de novembro de 2011.

CCA IMO MARPOL. Disponível em:
https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes_e_codigos/convencoes/prevencao_da_poluicao_marinha/marpol. Acesso em: 01 de novembro de 2011.

CCA IMO MARPOL. Disponível em:
https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes/prevencao_da_poluicao_marinha. Acesso em 02 de novembro de 2011.

CCA IMO OPRC. Disponível em:
https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes_e_codigos/convencoes/prevencao_da_poluicao_marinha/oprc. Acesso em: 02 de novembro de 2011.

ANTAQ OPRC. Disponível em:
<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/MeioAmbiente/CCA-IMO-Intranet-OPRC.pdf>. Acesso em: 02 de novembro de 2011.

Presidência da República

Casa Civil

Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 9.966, DE 28 DE ABRIL DE 2000.

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.

Mensagem de Veto

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei estabelece os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios em águas sob jurisdição nacional.

Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:

I – quando ausentes os pressupostos para aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78);

II – às embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78;

III – às embarcações, plataformas e instalações de apoio estrangeiras, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante da Marpol 73/78, quando em águas sob jurisdição nacional;

IV – às instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, e aos estaleiros, marinas, clubes náuticos e outros locais e instalações similares.

Capítulo I

Das definições e classificações

Art. 2º Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I – Marpol 73/78: Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, e emendas posteriores, ratificadas pelo Brasil;

II – CLC/69: Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil;

III – OPRC/90: Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil;

IV – áreas ecologicamente sensíveis: regiões das águas marítimas ou interiores, definidas por ato do Poder Público, onde a prevenção, o controle da poluição e a manutenção do equilíbrio ecológico exigem medidas especiais para a proteção e a preservação do meio ambiente, com relação à passagem de navios;

V – navio: embarcação de qualquer tipo que opere no ambiente aquático, inclusive hidrofólios, veículos a colchão de ar, submersíveis e outros engenhos flutuantes;

VI – plataformas: instalação ou estrutura fixa ou móvel, localizada em águas sob jurisdição nacional, destinada a atividade direta ou indiretamente relacionada com a pesquisa e a lavra de recursos minerais oriundos do leito das águas interiores ou de seu subsolo, ou do mar, da plataforma continental ou de seu subsolo;

VII – instalações de apoio: quaisquer instalações ou equipamentos de apoio à execução das atividades das plataformas ou instalações portuárias de movimentação de cargas a granel, tais como dutos, monobóias, quadro de bóias para amarração de navios e outras;

VIII – óleo: qualquer forma de hidrocarboneto (petróleo e seus derivados), incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de petróleo e produtos refinados;

IX – mistura oleosa: mistura de água e óleo, em qualquer proporção;

X – substância nociva ou perigosa: qualquer substância que, se descarregada nas águas, é capaz de gerar riscos ou causar danos à saúde humana, ao ecossistema aquático ou prejudicar o uso da água e de seu entorno;

XI – descarga: qualquer despejo, escape, derrame, vazamento, esvaziamento, lançamento para fora ou bombeamento de substâncias nocivas ou perigosas, em qualquer quantidade, a partir de um navio, porto organizado, instalação portuária, duto, plataforma ou suas instalações de apoio;

XII – porto organizado: porto construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;

XIII – instalação portuária ou terminal: instalação explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto organizado, utilizada na movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

XIV – incidente: qualquer descarga de substância nociva ou perigosa, decorrente de fato ou ação intencional ou acidental que ocasione risco potencial, dano ao meio ambiente ou à saúde humana;

XV – lixo: todo tipo de sobra de víveres e resíduos resultantes de faxinas e trabalhos rotineiros nos navios, portos organizados, instalações portuárias, plataformas e suas instalações de apoio;

XVI – alijamento: todo despejo deliberado de resíduos e outras substâncias efetuado por embarcações, plataformas, aeronaves e outras instalações, inclusive seu afundamento intencional em águas sob jurisdição nacional;

XVII – lastro limpo: água de lastro contida em um tanque que, desde que transportou óleo pela última vez, foi submetido a limpeza em nível tal que, se esse lastro fosse descarregado pelo navio parado em águas limpas e tranquilas, em dia claro, não produziria traços visíveis de óleo na superfície da água ou no litoral adjacente, nem produziria borra ou emulsão sob a superfície da água ou sobre o litoral adjacente;

XVIII – tanque de resíduos: qualquer tanque destinado especificamente a depósito provisório dos líquidos de drenagem e lavagem de tanques e outras misturas e resíduos;

XIX – plano de emergência: conjunto de medidas que determinam e estabelecem as responsabilidades setoriais e as ações a serem desencadeadas imediatamente após um incidente, bem como definem os recursos humanos, materiais e equipamentos adequados à prevenção, controle e combate à poluição das águas;

XX – plano de contingência: conjunto de procedimentos e ações que visam à integração dos diversos planos de emergência setoriais, bem como a definição dos recursos humanos, materiais e equipamentos complementares para a prevenção, controle e combate da poluição das águas;

XXI – órgão ambiental ou órgão de meio ambiente: órgão do poder executivo federal, estadual ou municipal, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama), responsável pela fiscalização, controle e proteção ao meio ambiente no âmbito de suas competências;

XXII – autoridade marítima: autoridade exercida diretamente pelo Comandante da Marinha, responsável pela salvaguarda da vida humana e segurança da navegação no mar aberto e hidrovias interiores, bem como pela prevenção da poluição ambiental causada por navios, plataformas e suas instalações de apoio, além de outros cometimentos a ela conferidos por esta Lei;

XXIII – autoridade portuária: autoridade responsável pela administração do porto organizado, competindo-lhe fiscalizar as operações portuárias e zelar para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

XXIV – órgão regulador da indústria do petróleo: órgão do poder executivo federal, responsável pela regulação, contratação e fiscalização das atividades econômicas da indústria do petróleo, sendo tais atribuições exercidas pela Agência Nacional do Petróleo (ANP).

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, são consideradas águas sob jurisdição nacional:

I – águas interiores;

a) as compreendidas entre a costa e a linha-de-base reta, a partir de onde se mede o mar territorial;

b) as dos portos;

c) as das baías;

d) as dos rios e de suas desembocaduras;

e) as dos lagos, das lagoas e dos canais;

f) as dos arquipélagos;

g) as águas entre os baixios a descoberta e a costa;

II – águas marítimas, todas aquelas sob jurisdição nacional que não sejam interiores.

Art. 4º Para os efeitos desta Lei, as substâncias nocivas ou perigosas classificam-se nas seguintes categorias, 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.

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 pela Marpol 73/78.

Capítulo ii

Dos sistemas de prevenção, controle e combate da poluição

Art. 5º Todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, disporá obrigatoriamente de instalações ou meios adequados para o recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e para o combate da poluição, observadas as normas e critérios estabelecidos pelo órgão ambiental competente.

§ 1º A definição das características das instalações e meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição será feita mediante estudo técnico, que deverá estabelecer, no mínimo:

I – as dimensões das instalações;

II – a localização apropriada das instalações;

III – a capacidade das instalações de recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos, padrões de qualidade e locais de descarga de seus efluentes;

IV – os parâmetros e a metodologia de controle operacional;

V – a quantidade e o tipo de equipamentos, materiais e meios de transporte destinados a atender situações emergenciais de poluição;

VI – a quantidade e a qualificação do pessoal a ser empregado;

VII – o cronograma de implantação e o início de operação das instalações.

§ 2º O estudo técnico a que se refere o parágrafo anterior deverá levar em conta o porte, o tipo de carga manuseada ou movimentada e outras características do porto organizado, instalação portuária ou plataforma e suas instalações de apoio.

§ 3º As instalações ou meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição poderão ser exigidos das instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, bem como dos estaleiros, marinas, clubes náuticos e similares, a critério do órgão ambiental competente.

Art. 6º As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas deverão elaborar manual de procedimento interno para o gerenciamento dos riscos de poluição, bem como para a gestão dos diversos resíduos gerados ou provenientes das atividades de movimentação e armazenamento de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, o qual deverá ser aprovado pelo órgão ambiental competente, em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas vigentes.

Art. 7º Os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, deverão dispor de planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, os quais serão submetidos à aprovação do órgão ambiental competente.

§ 1º No caso de áreas onde se concentrem portos organizados, instalações portuárias ou plataformas, os planos de emergência individuais serão consolidados na forma de um único plano de emergência para toda a área sujeita ao risco de poluição, o qual deverá estabelecer os mecanismos de ação conjunta a serem implementados, observado o disposto nesta Lei e nas demais normas e diretrizes vigentes.

§ 2º A responsabilidade pela consolidação dos planos de emergência individuais em um único plano de emergência para a área envolvida cabe às entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias, e aos proprietários ou operadores de plataformas, sob a coordenação do órgão ambiental competente.

Art. 8º Os planos de emergência mencionados no artigo anterior serão consolidados pelo órgão ambiental competente, na forma de planos de contingência locais ou regionais, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente, em consonância com o disposto na OPRC/90, consolidará os planos de contingência locais e regionais na forma do Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Art. 9º As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas e suas instalações de apoio deverão realizar auditorias ambientais bienais, independentes, com o objetivo de avaliar os sistemas de gestão e controle ambiental em suas unidades.

Capítulo III

Do transporte de óleo e substâncias nocivas ou perigosas

Art. 10. As plataformas e os navios com arqueação bruta superior a cinquenta que transportem óleo, ou o utilizem para sua movimentação ou operação, portarão a bordo, obrigatoriamente, um livro de registro de óleo, aprovado nos termos da Marpol 73/78, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão feitas anotações relativas a todas as movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas, inclusive as entregas efetuadas às instalações de recebimento e tratamento de resíduos.

Art. 11. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa a granel deverá ter a bordo um livro de registro de carga, nos termos da Marpol 73/78, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão feitas anotações relativas às seguintes operações:

I – carregamento;

II – descarregamento;

III – transferências de carga, resíduos ou misturas para tanques de resíduos;

IV – limpeza dos tanques de carga;

V – transferências provenientes de tanques de resíduos;

VI – lastreamento de tanques de carga;

VII – transferências de águas de lastro sujo para o meio aquático;

VIII – descargas nas águas, em geral.

Art. 12. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa de forma fracionada, conforme estabelecido no Anexo III da Marpol 73/78, deverá possuir e manter a bordo documento que a especifique e forneça sua localização no navio, devendo o agente ou responsável conservar cópia do documento até que a substância seja desembarcada.

§ 1º As embalagens das substâncias nocivas ou perigosas devem conter a respectiva identificação e advertência quanto aos riscos, utilizando a simbologia prevista na legislação e normas nacionais e internacionais em vigor.

§ 2º As embalagens contendo substâncias nocivas ou perigosas devem ser devidamente estivadas e amarradas, além de posicionadas de acordo com critérios de compatibilidade com outras cargas existentes a bordo, atendidos os requisitos de segurança do navio e de seus tripulantes, de forma a evitar acidentes.

Art. 13. Os navios enquadrados na CLC/69 deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente, conforme especificado por essa convenção, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional.

Art. 14. O órgão federal de meio ambiente deverá elaborar e atualizar, anualmente, lista de substâncias cujo transporte seja proibido em navios ou que exijam medidas e cuidados especiais durante a sua movimentação.

Capítulo iv

Da descarga de óleo, substâncias nocivas ou perigosas e lixo

Art. 15. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas ou perigosas classificadas na categoria "A", definida no art. 4º desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tal, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

§ 1º A água subsequentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade superior a cinco por cento do seu volume total só poderá ser descarregada se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I – a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II – o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III – os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 2º É vedada a descarga de água subsequentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade inferior a cinco por cento do seu volume total.

Art. 16. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias classificadas nas categorias "B", "C", e "D", definidas no art. 4º desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tais, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e outras misturas que as contenham, exceto se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I – a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II – o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III – os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1º Os esgotos sanitários e as águas servidas de navios, plataformas e suas instalações de apoio equiparam-se, em termos de critérios e condições para lançamento, às substâncias classificadas na categoria "C", definida no art. 4º desta Lei.

§ 2º Os lançamentos de que trata o parágrafo anterior deverão atender também às condições e aos regulamentos impostos pela legislação de vigilância sanitária.

Art. 17. É proibida a descarga de óleo, misturas oleosas e lixo em águas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Marpol 73/78, e não estando o navio, plataforma ou similar dentro dos limites de área ecologicamente sensível, e os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1º No descarte contínuo de água de processo ou de produção em plataformas aplica-se a regulamentação ambiental específica.

§ 2º (VETADO)

§ 3º Não será permitida a descarga de qualquer tipo de plástico, inclusive cabos sintéticos, redes sintéticas de pesca e sacos plásticos.

Art. 18. Exceto nos casos permitidos por esta Lei, a descarga de lixo, água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e porões ou outras misturas que contenham óleo ou substâncias nocivas ou perigosas de qualquer categoria só poderá ser efetuada em instalações de recebimento e tratamento de resíduos, conforme previsto no art. 5º desta Lei.

Art. 19. A descarga de óleo, misturas oleosas, substâncias nocivas ou perigosas de qualquer categoria, e lixo, em águas sob jurisdição nacional, poderá ser excepcionalmente tolerada para salvaguarda de vidas humanas, pesquisa ou segurança de navio, nos termos do regulamento.

Parágrafo único. Para fins de pesquisa, deverão ser atendidas as seguintes exigências, no mínimo:

I – a descarga seja autorizada pelo órgão ambiental competente, após análise e aprovação do programa de pesquisa;

II – esteja presente, no local e hora da descarga, pelo menos um representante do órgão ambiental que a houver autorizado;

III – o responsável pela descarga coloque à disposição, no local e hora em que ela ocorrer, pessoal especializado, equipamentos e materiais de eficiência comprovada na contenção e eliminação dos efeitos esperados.

Art. 20. A descarga de resíduos sólidos das operações de perfuração de poços de petróleo será objeto de regulamentação específica pelo órgão federal de meio ambiente.

Art. 21. As circunstâncias em que a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, ou misturas que os contenham, de água de lastro e de outros resíduos poluentes for autorizada não desobrigam o responsável de reparar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar as atividades econômicas e o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes dessa descarga.

Art. 22. Qualquer incidente ocorrido em portos organizados, instalações portuárias, dutos, navios, plataformas e suas instalações de apoio, que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, deverá ser imediatamente comunicado ao órgão ambiental competente, à Capitania dos Portos e ao órgão regulador da indústria do petróleo, independentemente das medidas tomadas para seu controle.

Art. 23. A entidade exploradora de porto organizado ou de instalação portuária, o proprietário ou operador de plataforma ou de navio, e o concessionário ou empresa autorizada a exercer atividade pertinente à indústria do petróleo, responsáveis pela descarga de material poluente em águas sob jurisdição nacional, são obrigados a ressarcir os órgãos competentes pelas despesas por eles efetuadas para o controle ou minimização da poluição causada, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa.

Parágrafo único. No caso de descarga por navio não possuidor do certificado exigido pela CLC/69, a embarcação será retida e só será liberada após o depósito de caução como garantia para pagamento das despesas decorrentes da poluição.

Art. 24. A contratação, por órgão ou empresa pública ou privada, de navio para realização de transporte de óleo ou de substância enquadrada nas categorias definidas no art. 4º desta Lei só poderá efetuar-se após a verificação de que a empresa transportadora esteja devidamente habilitada para operar de acordo com as normas da autoridade marítima.

Capítulo v

Das infrações e das sanções

Art. 25. São infrações, punidas na forma desta Lei:

I – descumprir o disposto nos arts. 5º, 6º e 7º:

Pena – multa diária;

II – descumprir o disposto nos arts. 9º e 22:

Pena – multa;

III – descumprir o disposto nos arts. 10, 11 e 12:

Pena – multa e retenção do navio até que a situação seja regularizada;

IV – descumprir o disposto no art. 24:

Pena – multa e suspensão imediata das atividades da empresa transportadora em situação irregular.

§ 1º Respondem pelas infrações previstas neste artigo, na medida de sua ação ou omissão:

I – o proprietário do navio, pessoa física ou jurídica, ou quem legalmente o represente;

II – o armador ou operador do navio, caso este não esteja sendo armado ou operado pelo proprietário;

III – o concessionário ou a empresa autorizada a exercer atividades pertinentes à indústria do petróleo;

IV – o comandante ou tripulante do navio;

V – a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, que legalmente represente o porto organizado, a instalação portuária, a plataforma e suas instalações de apoio, o estaleiro, a marina, o clube náutico ou instalação similar;

VI – o proprietário da carga.

§ 2º O valor da multa de que trata este artigo será fixado no regulamento desta Lei, sendo o mínimo de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) e o máximo de R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais).

§ 3º A aplicação das penas previstas neste artigo não isenta o agente de outras sanções administrativas e penais previstas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e em outras normas específicas que tratem da matéria, nem da responsabilidade civil pelas perdas e danos causados ao meio ambiente e ao patrimônio público e privado.

Art. 26. A inobservância ao disposto nos arts. 15, 16, 17 e 19 será punida na forma da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e seu regulamento.

Capítulo vi

Disposições finais e complementares

Art. 27. São responsáveis pelo cumprimento desta Lei:

I – a autoridade marítima, por intermédio de suas organizações competentes, com as seguintes atribuições:

a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, e as cargas embarcadas, de natureza nociva ou perigosa, autuando os infratores na esfera de sua competência;

b) levantar dados e informações e apurar responsabilidades sobre os incidentes com navios, plataformas e suas instalações de apoio que tenham provocado danos ambientais;

c) encaminhar os dados, informações e resultados de apuração de responsabilidades ao órgão federal de meio ambiente, para avaliação dos danos ambientais e início das medidas judiciais cabíveis;

d) comunicar ao órgão regulador da indústria do petróleo irregularidades encontradas durante a fiscalização de navios, plataformas e suas instalações de apoio, quando atinentes à indústria do petróleo;

II – o órgão federal de meio ambiente, com as seguintes atribuições:

a) realizar o controle ambiental e a fiscalização dos portos organizados, das instalações portuárias, das cargas movimentadas, de natureza nociva ou perigosa, e das plataformas e suas instalações de apoio, quanto às exigências previstas no licenciamento ambiental, autuando os infratores na esfera de sua competência;

b) avaliar os danos ambientais causados por incidentes nos portos organizados, dutos, instalações portuárias, navios, plataformas e suas instalações de apoio;

c) encaminhar à Procuradoria-Geral da República relatório circunstanciado sobre os incidentes causadores de dano ambiental para a propositura das medidas judiciais necessárias;

d) comunicar ao órgão regulador da indústria do petróleo irregularidades encontradas durante a fiscalização de navios, plataformas e suas instalações de apoio, quando atinentes à indústria do petróleo;

III – o órgão estadual de meio ambiente com as seguintes competências:

a) realizar o controle ambiental e a fiscalização dos portos organizados, instalações portuárias, estaleiros, navios, plataformas e suas instalações de apoio, avaliar os danos ambientais causados por incidentes ocorridos nessas unidades e elaborar relatório circunstanciado, encaminhando-o ao órgão federal de meio ambiente;

b) dar início, na alçada estadual, aos procedimentos judiciais cabíveis a cada caso;

c) comunicar ao órgão regulador da indústria do petróleo irregularidades encontradas durante a fiscalização de navios, plataformas e suas instalações de apoio, quando atinentes à indústria do petróleo;

d) autuar os infratores na esfera de sua competência;

IV – o órgão municipal de meio ambiente, com as seguintes competências:

a) avaliar os danos ambientais causados por incidentes nas marinas, clubes náuticos e outros locais e instalações similares, e elaborar relatório circunstanciado, encaminhando-o ao órgão estadual de meio ambiente;

b) dar início, na alçada municipal, aos procedimentos judiciais cabíveis a cada caso;

c) autuar os infratores na esfera de sua competência;

V – o órgão regulador da indústria do petróleo, com as seguintes competências:

a) fiscalizar diretamente, ou mediante convênio, as plataformas e suas instalações de apoio, os dutos e as instalações portuárias, no que diz respeito às atividades de pesquisa, perfuração, produção, tratamento, armazenamento e movimentação de petróleo e seus derivados e gás natural;

b) levantar os dados e informações e apurar responsabilidades sobre incidentes operacionais que, ocorridos em plataformas e suas instalações de apoio, instalações portuárias ou dutos, tenham causado danos ambientais;

c) encaminhar os dados, informações e resultados da apuração de responsabilidades ao órgão federal de meio ambiente;

d) comunicar à autoridade marítima e ao órgão federal de meio ambiente as irregularidades encontradas durante a fiscalização de instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio;

e) autuar os infratores na esfera de sua competência.

§ 1º A Procuradoria-Geral da República comunicará previamente aos ministérios públicos estaduais a propositura de ações judiciais para que estes exerçam as faculdades previstas no § 5º do art. 5º da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, na redação dada pelo art. 113 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 - Código de Defesa do Consumidor.

§ 2º A negligência ou omissão dos órgãos públicos na apuração de responsabilidades pelos incidentes e na aplicação das respectivas sanções legais implicará crime de responsabilidade de seus agentes.

Art. 28. O órgão federal de meio ambiente, ouvida a autoridade marítima, definirá a localização e os limites das áreas ecologicamente sensíveis, que deverão constar das cartas náuticas nacionais.

Art. 29. Os planos de contingência estabelecerão o nível de coordenação e as atribuições dos diversos órgãos e instituições públicas e privadas neles envolvidas.

Parágrafo único. As autoridades a que se referem os incisos XXI, XXII, XXIII e XXIV do art. 2º desta Lei atuarão de forma integrada, nos termos do regulamento.

Art. 30. O alijamento em águas sob jurisdição nacional deverá obedecer às condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, de 1972, promulgada pelo Decreto nº 87.566, de 16 de setembro de 1982, e suas alterações.

Art. 31. Os portos organizados, as instalações portuárias e as plataformas já em operação terão os seguintes prazos para se adaptarem ao que dispõem os arts. 5º, 6º e 7º:

I – trezentos e sessenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para elaborar e submeter à aprovação do órgão federal de meio ambiente o estudo técnico e o manual de procedimento interno a que se referem, respectivamente, o § 1º do art. 5º e o art. 6º;

II – trinta e seis meses, após a aprovação a que se refere o inciso anterior, para colocar em funcionamento as instalações e os meios destinados ao recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e ao controle da poluição, previstos no art. 5º, incluindo o pessoal adequado para operá-los;

III – cento e oitenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para apresentar ao órgão ambiental competente os planos de emergência individuais a que se refere o *caput* do art. 7º.

Art. 32. Os valores arrecadados com a aplicação das multas previstas nesta Lei serão destinados aos órgãos que as aplicarem, no âmbito de suas competências.

Art. 33. O Poder Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, no prazo de trezentos e sessenta dias da data de sua publicação.

Art. 34. Esta Lei entra em vigor noventa dias da data de sua publicação.

Art. 35. Revogam-se a Lei nº 5.357, de 17 de novembro de 1967, e o § 4º do art. 14 da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.

Brasília, 28 de abril de 2000; 179º da Independência e 112º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Helio Vitor Ramos Filho

Este texto na substitui o publicado no D.O.U. De 29.4.2000 (Edição extra)