



MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA DOS PORTOS DE SÃO PAULO
Cais da Marinha - Porto de Santos – Bairro Macuco
CEP 11015-911 - Santos - SP
(13) 3221-3455 - secom@cpsp.mar.mil.br

Carta 01-002

Santos, 27 de março de 2012.

A Sua Senhoria o Senhor
LUIZ AWAZU - Diretor Presidente
São Paulo Empreendimentos Portuários
Av. Brigadeiro Faria Lima, 1912 – 5º andar – Cj.5B – Jardim Paulistano

Prezado Senhor Diretor-Presidente,

1. Com base na análise dos principais aspectos que influenciam e impactam na movimentação do tráfego marítimo e operacionalidade do Porto de Santos, assim como na questão ambiental quanto à poluição e comprometimento da fauna marítima, e concluímos a seguinte abordagem abaixo descrita.

a) Iniciamos pelas evidências contidas na NORMAM 20 (Norma da Autoridade Marítima - Gerenciamento da Água de Lastro dos Navios).

A introdução de organismos aquáticos exóticos e agentes patogênicos de diversas regiões do mundo em habitats fora de seus limites nativos, com o potencial de ameaçar o meio ambiente e economias, tem sido um fator de grande preocupação para as autoridades de vários países.

Estudiosos apontam como consequências adversas da introdução desses invasores no meio ambiente aquático, a perda da biodiversidade local ou regional, a modificação das paisagens, prejuízos econômicos diversos, além da proliferação de micro-organismos patogênicos, como o causador do cólera, dentre outros. Situações concretas que evidenciam a transferência de organismos, transportados por meio da Água de Lastro, exigiram a necessidade de adoção medidas urgentes.

O sistema de Gerenciamento da Água de Lastro usado para cumprimento da presente Norma, visa garantir a segurança do navio, seus equipamentos, sua tripulação e seus passageiros e não causar mais ou maiores impactos ambientais do que sua ausência.

Nesse contexto, buscou-se subsídios nas seguintes leis:

- Lei nº 6.938/1981 (Política Nacional de Meio Ambiente)

A Lei nº 6.938/1981 definiu poluição, de forma abrangente, visando proteger não só o meio ambiente, mas também a sociedade, a saúde e a economia que define poluição como:

“(…) poluição: a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente;

a) prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população;

b) criem condições adversas às atividades sociais e econômicas;

- c) afetem desfavoravelmente a biota;*
- d) afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente; e*
- e) lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos.”*

- Lei nº 9.537/1997 (LESTA)

A Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) estabeleceu várias atribuições para a Autoridade Marítima (AM), sendo, portanto, o fundamento para a elaboração desta NORMAM, que prevê que a AM deverá estabelecer os requisitos preventivos/normativos, a fim de evitar genericamente a poluição marítima e, portanto, a que possa ser causada pela Água de Lastro, conforme descrito no art. 4º, inciso VII:

“Art. 4º São atribuições da Autoridade Marítima:

(...)VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.”

- Lei nº 9.605/1998 (Lei dos Crimes Ambientais)

A Lei nº 9.605/1998, que trata dos crimes ambientais assim como das sanções administrativas ambientais, definiu no art. 70, de forma genérica, a infração administrativa ambiental, e estabeleceu que o não cumprimento de normas de prevenção ambiental constitui motivo ensejador para a aplicação de penalidades.

O Decreto nº 3.179/1999, que regulamentou a referida Lei, além de definir o que é infração ambiental, facultou ao órgão competente (Autoridade Marítima), no art. 61, a possibilidade de expedir atos administrativos normativos, visando disciplinar os procedimentos necessários para a correta aplicação das penalidades administrativas.

Isto posto, com fundamento no art. 61 do Decreto acima referido combinado com o art. 70 da Lei nº 9.605/1998, transcrito abaixo, foram elaboradas as regras que disciplinam as penalidades, para o não cumprimento dos requisitos preventivos colimados nesta NORMAM.

“Art. 70: considera-se infração administrativa ambiental toda ação ou omissão que viole regras jurídicas de uso, gozo, promoção, proteção e recuperação do meio ambiente.”

§ 1º São autoridades competentes para lavrar auto de infração ambiental e instaurar processo administrativo os funcionários de órgãos ambientais integrantes do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, designados para as atividades de fiscalização, bem como os agentes das Capitânicas dos Portos, do Ministério da Marinha.”

- Resolução RDC nº 217 de 21 de novembro de 2001

Por último, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) editou a Resolução RDC nº 217, de 21 de novembro de 2001, que aprova o Regulamento Técnico para a vigilância sanitária em portos instalados no território nacional, de embarcações que operam transporte de cargas e passageiros. Nos art. 6º e 19, a norma exige que a embarcação quando da solicitação de Livre Prática, entregue à Autoridade Sanitária o Formulário de Água de Lastro devidamente preenchido. Na Resolução ainda há previsão quanto à possibilidade de

amostragem para fins de identificação da presença de agentes nocivos e patogênicos e indicadores físicos e componentes químicos na Água de Lastro, à critério da Autoridade Sanitária (art. 28).

A presente Norma se aplica a todos os navios, nacionais ou estrangeiros, dotados de tanques/porões de água de lastro, que utilizam os portos e terminais brasileiros.

É essencial que os procedimentos de Gerenciamento da Água de Lastro e dos sedimentos nela contidos sejam eficazes e, ao mesmo tempo, ambientalmente seguros, viáveis, que ***não gerem custos e atrasos desnecessários para o navio e para sua carga nem impliquem em riscos para a sua segurança e de seus tripulantes ou para a segurança da navegação.***

Considerando os procedimentos determinados para o cumprimento da Norma em questão, as embarcações deverão realizar a troca da Água de Lastro a pelo menos 200 milhas náuticas da terra mais próxima e em águas com pelo menos 200 metros de profundidade. Nos casos em que o navio não puder realizar a troca da Água de Lastro nas condições supracitadas, a troca deverá ser realizada o mais distante possível da terra mais próxima e, em todos os casos, a pelo menos 50 milhas náuticas e em águas com pelo menos 200 metros de profundidade.

b) A segunda análise recai sobre a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios – MARPOL, que visa introduzir regras específicas para estender a prevenção da poluição do mar às cargas perigosas ou equivalentes às dos hidrocarbonetos. As regras da **MARPOL** passam por um processo dinâmico de aperfeiçoamento em função das inovações tecnológicas, científicas e políticas.

De acordo com a **MARPOL**, entende-se por substâncias nocivas: "qualquer substância que, se despejada no mar, é capaz de gerar riscos para a saúde humana, danificar os recursos biológicos e a vida marinha, prejudicar as atividades recreativas ou interferir com outras utilizações legítimas do mar e inclui toda substância sujeita a controle pela presente convenção." Dentre algumas das principais regras, registram-se:

- proibição da descarga de óleo ou misturas oleosas no mar, a menos que o petroleiro esteja a mais de 50 milhas náuticas da terra mais próxima, navegando em sua rota; que o regime de descarga do conteúdo não exceda 60 L por milha náutica. A descarga poderá ser feita desde que o navio possua sistemas de monitoramento e controle de descarga de óleo e separador de água/óleo em operação;

- proibição da descarga de óleo ou misturas oleosas no mar para os demais navios, com arqueação maior ou igual a 400 toneladas, proveniente dos tanques de combustíveis e dos porões de compartimentos de máquinas, a menos que estejam a mais de 12 milhas náuticas da terra mais próxima, navegando em sua rota; que o conteúdo seja menor ou igual a 100 ppm e que possua em operação, sistema de monitoramento e controle de descarga de óleo, equipamento e sistema de filtragem de óleo entre suas instalações;

- comprometimento dos governos dos países signatários em assegurar a instalação de equipamentos e meios de recebimento da descarga de resíduos de óleo e misturas oleosas como sobras de petroleiros e de outros navios, nos terminais de carregamento de petróleo e derivados, nos portos de reparo entre outros tipos de portos.

c) Decorrente das normas supracitadas, importa ressaltar que, muitas vezes os navios, por questões de manutenção da estabilidade, são obrigados a demandarem o porto com seus tanques de lastro total ou parcialmente cheios, restringindo sua capacidade de carregamento. Esse aspecto também é afetado por não poder alijar resíduos oleosos que, assim como a água de lastro, também irá afetar sua capacidade de carga. Observa-se, algumas vezes, navios desatracando, após carregamento parcial, para demandar águas seguras de modo efetuar descarga de água de lastro ou resíduos oleosos, para então retornar ao porto em uma segunda escala, a fim de completar o seu carregamento.

2. Diferentemente dos principais portos nacionais, o Porto de Santos, apesar de estar inserido em um estuário, não possui fundeadouro abrigado. A existência de águas abrigadas como a Baía da Guanabara (RJ), Todos os Santos(BA), São Marcos (MA) entre outras, possibilitam a permanência do navio na região sem ocupar um berço de atracação no porto propriamente dito. Como consequência principal dessa característica, os navios, quando da necessidade de realizar reparos e/ou manutenções, são obrigados a permanecerem atracados, impossibilitando a movimentação de demais navios naquele berço/terminal, até a sua prontificação.

3. Pelo exposto, constata-se que a inexistência de estaleiros e instalações portuárias com capacidade para receber água de lastro e resíduos oleosos comprometem, sobremaneira, a operacionalidade do Porto de Santos, tornando-o menos competitivo comparados aos demais portos detentores de tais serviços, o que muitas das vezes constitui-se fator fundamental na decisão dos Armadores pela escolha do Porto, principalmente quando se evidenciam situações acima descritas.

4. Por fim, consideramos inexorável e obrigatório capacitar o Porto de Santos com estaleiro e instalações portuárias que possibilitem oferecer os serviços em lide, atualmente fatores considerados restritivos, corroborando com as medidas para o aumento da eficiência e desenvolvimento de todos os esforços possíveis para evitar que um navio seja indevidamente retido ou retardado na sua partida, assim como garantir a redução de riscos para a saúde humana, danificar os recursos biológicos e a vida marinha, prejudicar as atividades recreativas ou interferir com outras utilizações legítimas do mar.

Respeitosamente,



GERSON LUIZ RODRIGUES SILVA

Capitão-de-Mar-e-Guerra

Capitão dos Portos

Cópias:
Arquivo