

XIII - Comprovação de instituição de programa e realização de treinamento para lançamento de barreiras de contenção e resposta a incidentes de poluição por óleo, auditados de forma independente com certificação ISO para a atividade;

XIV - Declaração de não enquadramento na vedação esta-belecida no art. 8º desta Lei;

XV - A empresa requerente deverá comprovar ter boa situa-ção econômico-financeira, devendo apresentar:

Balanço patrimonial e demais demonstrações contábeis do úl-timo exercício social, vedada a sua substituição por balancetes ou ba-lanços provisórios, já exigíveis e apresentados na forma da lei, au-ditados de forma independente, conforme as regras estabelecidas pelo Conselho Federal de Contabilidade;

É vedado o cadastramento para empresas com patrimônio lí-quido negativo.

Em aderência a resolução normativa da ANTAQ referente ao cadastramento de empresa, na seção III

Art. 5º As empresas de emergência ambiental deverão dispor de instalação terrestre com equipamentos e materiais cujo dimensio-namento de capacidade de resposta atenda ao volume de descargas de no mínimo TIER 2 de poluição por óleos devendo esses recursos estar disponíveis no local da ocorrência em tempo inferior ao previsto no anexo III da Resolução do Conselho Nacional Do Meio Ambiente - CONAMA n.º 398/08.

Parágrafo único. Pode ser requisitado pela autoridade com-petente ao cadastramento para execução da atividade de resposta a emergência um simulado pré-autorização, assim como rotineiro a fim de demonstrar a capacidade de resposta a emergência conforme as premissas da CONAMA 398.

Art. 6º As determinações desta Lei não se aplicam a embar-cações que tiverem capacidade de carga inferior a 5.000 toneladas de porte bruto (TPB).

Parágrafo único. Poderão ser estabelecidos pelo Instituto Es-tadual do Ambiente - INEA hipóteses de inaplicabilidade do disposto no caput em função da atividade comercial praticada.

Art. 7º As empresas que descumprirem o estabelecido nesta Lei ficarão sujeitas às sanções previstas na legislação a serem apli-cadas pela autoridade ambiental estadual.

Art. 8º Portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos, sondas terrestres, instalações de apoio as operações de pla-taforma, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares, deverão ter capacidade para executar, de imediato, as ações de respostas previstas para atendimento aos incidentes de po-luição por óleo, nos seus diversos tipos, com emprego de recursos próprios, humanos e materiais, que poderão ser complementados com recursos adicionais de terceiros, por meio de acordos previamente fir-mados conforme premissas da CONAMA 398/08.

Art. 9º Os serviços de formação de cercos de contenção pre-ventivos e resposta a emergência estabelecidos no art. 3º não pode-rão ser exercidos por empresas em situação de conflito de interesses, tais como as que forem controladas ou controladoras, subsidiárias, co-ligadas ou ainda pertencentes ao mesmo grupo econômico de empre-sas potencialmente poluidoras.

Parágrafo único. Para as empresas que estiverem em con-dição de conflito de interesse que preste serviço de gerenciamento de hidrocarbonetos e resposta a emergência, poderão contratar uma em-presa independente que deverá cobrir todas as operações em que o conflito de interesses for direto.

Art. 10º A fiscalização do cumprimento do estabelecido nesta Lei será realizada pelo INEA, o qual poderá editar normas comple-mentares para sua fiel execução.

Art. 11º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.
Edifício Lúcio Costa, 02 de março de 2023.

Deputado JORGE FELIPPE NETO

JUSTIFICATIVA

A edição da presente Lei tem por objetivo estabelecer pro-cedimento de proteção ao meio ambiente marítimo e costeiro do es-tado do Rio de Janeiro, bem como reforçar as medidas de preser-vação da fauna, flora e seus ecossistemas contra poluição advinda de embarcações atracadas ou fundeadas em áreas de competência am-biental do estado do Rio de Janeiro.

A área costeira do estado do Rio de Janeiro possui aproxi-madamente 1.160 quilômetros de extensão, abrangendo 33 municí-pios, que juntos representam 40,1% do território fluminense, onde ha-bita cerca de 80% da população do estado.

Conforme amplamente documentado, os ambientes costeiros e a projeção marítima do estado do Rio de Janeiro têm sofrido um contínuo processo de degradação, fruto de diversas atividades indus-triais, pesqueiras e navais que promovem alterações significativas na estrutura de seus ecossistemas, em especial, através do derramamen-to de resíduos na região marinha.

Dados do INEA em seu Relatório de diagnóstico de acidentes ambientais no estado do Rio de Janeiro mostram que, durante a in-tensificação das operações de fiscalização no período de 22 dias de jogos olímpicos, foram identificadas 76 manchas de óleo, superando grandemente a estimativa histórica, defasada pela insuficiente fiscali-zação. O panorama se perpetua: em outubro de 2021, mancha oleosa de origem desconhecida circundou o Museu do Amanhã, ponto turísti-co carioca; em novembro de 2022, vazamentos de óleo de lavagem de conserto e despejo de água de lastro adentraram as baías de Se-petiba e de Guanabara, áreas de grande relevância ambiental nos ter-mos do art. 269, incisos V e VI, da Constituição Estadual.

Referidas pressões ambientais têm ameaçado não somente o equilíbrio ambiental da região, mas também a rica fauna e flora das baías e projeções marítimas do estado, colocando em risco a exis-tência de diversas espécies litorâneas e marinhas ameaçadas de ex-tinção, como os mamíferos Boto-cinza (*Sotalia guianensis*) e Toninha (*Pontoporia blainvilliei*); peixes, como o Cavalo-marinho (*Hippocampus reidi*); invertebrados, como a Anêmona-do-mar (*Condylactis gigantea*) e o Coral-de-fogo (*Millepora albicornis*).

A poluição no ambiente marinho tem sido um assunto preo-cupante desde o final do século XIX. Em particular, a questão da po-luição do petróleo ganhou destaque com o advento do transporte mo-vido a motores.

Após o desastre de Torrey Canyon em 1967, onde 120.000 toneladas de petróleo foram lançadas no ambiente marinho, a polui-ção por óleo tornou-se um dos principais temas da agenda da Or-ganização Marítima Internacional - IMO. Diante disso, os incidentes de poluição de grande escala no ambiente marinho receberam mais aten-ção dos meios de comunicação. No entanto, no contexto geral, um volume de óleo bem maior pode ser liberado nos ecossistemas ma-rinhos por meio de vazamentos crônicos e sistemáticos, também co-nhecidas como manchas órfãs, que são substâncias oleosas em águas marinhas, estuarinas ou fluviais cuja fonte poluidora não foi identificada.

Os danos ambientais e socioeconômicos causados pela po-luição do óleo são determinados por uma série de fatores, incluindo: tipo de óleo; características físicas, biológicas e econômicas do local; quantidade e taxa de derramamento; e época do ano. Neste contexto, surge a questão da produção e descarte de resíduos oleosos por em-barcações.

Há diversas causas de poluição por óleo nos ecossistemas marinhos que podem ser provocadas por problemas técnicos, erros humanos ou por causas naturais, como, por exemplo:

⁂ Falha estrutural de navios tanques;

⁂ Abastecimento (vazamentos) de navios petroleiros em ter-minais de abastecimento;

⁂ Abastecimento (vazamentos) de navios e plataformas de perfuração nos portos e áreas de fundeio destinadas ao abastecimen-to de navios;

⁂ Vazamento em oleodutos próximo ou no fundo marinho;

⁂ Atividades de perfuração offshore e descartes dos resíduos de perfuração;

⁂ Vazamentos de motores de embarcações tanto comerciais, como de recreio;

⁂ Transporte de óleo por meio de embarcações no ambiente marinho; e

⁂ Limpeza de tanques de embarcações.

Assim, o constante aperfeiçoamento de medidas preventivas e o tempo de resposta às emergências são palavras-chave para evitar situações indesejáveis como a descarga ilegal e desconhecida de óleo.

As linhas costeiras e praias arenosas também são vítimas in-diretas da poluição da água por óleo. A água contaminada com óleo geralmente é varrida pela costa pelas ondas na maré alta, o que tor-na as praias sujas e impróprias para a atividade humana.

FORNECEDOR DE COMBUSTÍVEL REALIZANDO CERCOS PREVENTIVOS EM OPERAÇÕES DE BUNKER

Recentemente, uma fornecedora de combustível adotou a postura de prover cerco preventivo nas operações de bunker e sina-lizou ao mercado que o armador, afretador ou preposto não poderiam contratar serviço de barreira de contenção.

A proibição de que o armador ou seu representante contra-tem estrutura de resposta a emergência diretamente, não só fere a liberdade econômica tão importante e defendida para desenvolvimento do setor, como coage este a depositar sua responsabilidade por esta operação com potencial tão alto de dano ambiental, a uma empresa que ele se quer teve opção de escolha. Sob a condição de não re-ceber combustível para que seu navio zarpe.

Sabendo, ainda que a conduta da fornecedora de combus-tível fere diretamente a resolução ANTAQ 3274/2014, que trata sobre prestação de serviços portuários, no seu Art. 1º Aprovar a norma que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários es-tabelece infrações administrativas.

XXII - negligenciar a segurança portuária, conforme critérios do inciso IV do art. 3º desta norma: multa de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) a R\$ 100.000,00 (cem mil reais);

XXIII - não assegurar a oferta de serviços, de forma indis-criminada e isonômica a todos os usuários: multa de R\$ 50.000,00(cinquenta mil reais) a R\$ 100.000,00 (cem mil reais);

Outro ponto legal é comprometido se olharmos a lei 9966 e o Decreto federal 4136/2002 item I, que é claro no que tange as res-ponsabilidades do armador, afretador ou representante do navio, as-sim como suas punições. Ou seja, sob o pavor de que seu navio fi-que parado no porto sem combustível para zarpar, o comprador do combustível é obrigado a se submeter a esta condição, ficando sujeito as sanções da lei 9966 em caso de acidente com poluição por va-zamento de hidrocarboneto.

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19966.htm

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/d4136.htm

Ressaltando ainda que a empresa que realiza a entrega do bunker é do mesmo grupo econômico que a empresa que realiza o cerco, fica, portanto, evidente um claro conflito de interesse. Agravado pelo fato da contratante, exigir contratualmente de seus prestadores que toda a informação referente ao contrato somente poderá ser dis-ponibilizada ao mercado e autoridades se previamente autorizadas por vsa.

EM 2019 FOI A VEZ DO BRASIL VIVER A SITUAÇÃO DE UM SURGIMENTO DE ÓLEO DE ORIGEM DESCONHECIDA EM SUA ÁREA COSTEIRA.

O setor turístico também é muito afetado por derramamentos de óleo, vez que, devido ao aumento da poluição por óleo nas praias e linhas costeiras, as atividades recreativas deixam de ser realizadas. Tais aspectos já foram constatados recentemente no vazamento de óleo não identificado nas costas do litoral do Nordeste em 2019.

Em termos ambientais os efeitos podem ser desastrosos aos ecossistemas, especialmente na flora e fauna aquáticas, principalmen-te, os vazamentos em menor volume, mas sistemáticos e de origem desconhecida.

Segundo um relatório do Comitê de Transporte da Organiza-ção para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), a ca-da ano, operadores de navios sem escrúpulos liberam mais petróleo ilegalmente no ambiente marinho do que os grandes vazamentos que aconteceram no mundo como esses derramamentos combinados.

ENTRETANTO, NÃO HÁ NO BRASIL UMA FORMA DE QUANTIFICAR OS VAZAMENTOS CRÔNICOS (MANCHAS ÓRFÃS) NÃO IDENTIFICADOS DENTRO DAS ÁREAS PORTUÁRIAS. SE HOUVESSE, PODERIA IMPRESSIONAR O VOLUME QUE É DESPE-JADO NESTAS ÁREAS DE ORIGEM CONHECIDA E DESCONHECI-DA COMO ESTÁ DESCRITO NO ESTUDO DA GESAMP.

A abordagem deste assunto fica limitada ao Anexo I da MARPOL que contém Regulamentos para a Prevenção da Poluição por Óleo no que se refere a área portuária com o propósito de apre-sentar medidas preventivas e de controle para normas, diretrizes e instrumentos normativos no âmbito nacional, baseadas em normas existentes em áreas portuárias de outros países com o foco no prin-cípio da prevenção ambiental e assim contribuir com a redução dos vazamentos não identificados e crônicos nestas áreas.

Por exemplo, na Austrália temos algumas normas descritas no relatório do Queensland Transportand the Great Barrier Reef Ma-rine Park Authority,4 diz que descreve a necessidade do correto ge-renciamento dos riscos relacionados aos incidentes de poluição por óleo e o estabelecimento de medidas preventivas e de controle para os cenários indesejáveis.

CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E LEIS, DECRETOS FE-DERAIS E REGULAMENTOS REFERENTES À POLUIÇÃO COM ÓLEO

No âmbito internacional existem dois instrumentos fundamen-tais que tratam de certos aspectos da poluição por navios: a Conven-ção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Convenção da UN-CLOS) de 1982 e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição dos Navios, de 1973, modificada pelo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). Além desses instrumentos, também há a Conven-ção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969 (CLC/1969), a Convenção Internacio-nal sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990 (OPCR/1990) e a Convenção sobre a Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias - Convenção de Londres - 1972 e o Protocolo de 1996.

No Brasil há os seguintes marcos legais, dentre outros:

⁂ CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

Art. 225 da Constituição Federal: “Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder pú-blico e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.”

⁂ LEI Nº 6.938 DE 31 DE AGOSTO DE 1981

Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.

⁂ DECRETO Nº 87.566 DE 16 DE SETEMBRO DE 1982

Promulga o texto da convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, concluída em Londres, a 29 de dezembro de 1972.

⁂ LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997.

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

⁂ LEI Nº 9.605, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1998.

Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras pro-vidências.

⁂ LEI Nº 9.966, DE 28 DE ABRIL DE 2000

Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da po-luição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providên-cias.

⁂ DECRETO Nº 4.136, DE 20 DE FEVEREIRO DE 2002

Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às in-frações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou pe-rigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei no 9.966, de 28 de abril de 2000, e dá outras providências.

⁂ DECRETO Nº 4.871, DE 6 DE NOVEMBRO DE 2003

Dispõe sobre a instituição dos Planos de Áreas para o com-bate à poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

⁂ DECRETO Nº 8.127, DE 22 DE OUTUBRO DE 2013

Institui o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional, altera o Decreto nº 4.871, de 6 de novembro de 2003, e o Decreto nº4.136, de 20 de fevereiro de 2002, e dá outras providências.

Plano Estratégico (PEM 2040) - Apresenta os elementos con-ceituais e doutrinários de alto nível da Marinha do Brasil e respectivas Ações Estratégicas Navais

⁂ Normas da Autoridade Marítima para tráfego e permanência de embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras - NORMAM-08

Em conformidade com a Lei Nº 9.537 de 11 de dezembro de 1997, esta Norma estabelece procedimentos administrativos para o tráfego e permanência de embarcações de bandeiras brasileira e es-trangeira em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), visando à seguran-ça da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição no meio aquaviário.

Há diretivas do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CO-NAMA) que por competência estabelecida pelo Decreto nº 99.274, de 06 de junho de 1990 emite Resoluções como que contribui para o marco legal para o Brasil que aborda o derrame de petróleo e seus derivados no mar:

⁂ CONAMA 237/1997

Revisar os procedimentos e regular os aspectos do instru-mento de licenciamento ambiental

⁂ CONAMA 269/2000

Regulamenta o uso de dispersantes químicos em derrames de óleo no mar.

⁂ CONAMA 398/2008

Dispõe sobre o conteúdo mínimo do Plano de Emergência In-dividual para incidentes de poluição por óleo em águas sob a juris-dição nacional, originados em portos organizados, instalações portuá-rias, terminais, dutos, sondas terrestres, plataformas e suas instala-ções de apoio, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos, e ins-talações similares, e orienta a sua elaboração.

No entanto é possível verificar que as legislações existentes não se dedicam na prevenção de vazamentos que podem causar da-nos ao meio ambiente. As legislações e normas ressalta o aspecto punitivo depois que o meio ambiente já sofreu as consequências do acidente.

Sob esta ótica o Brasil necessita aprimorar sobre a preven-ção e respostas à emergência, caso isso não aconteça, o país en-frentará, futuramente, problemas sérios.

HISTÓRICO DE PROJETOS DE LEI

No ano de 2019 foi estabelecida a Lei de número 5.692, com o intuito de inserir na Lei de número 9.966 de 28 de abril de 2000 a implementação de um plano nacional de contingência voltado a in-cidentes de poluição causadas por óleo em águas nacionais, conforme o site da Câmara dos Deputados (2020)7. Porém, sabe-se que o de-creto de número 8.127 de 22 de outubro de 2013 já institui sobre o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional, altera o Decreto nº 4.871, de 6 de novembro de 2003, e o Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002, e dá outras providências. Entretanto, a implementação de uma nova lei referente ao Plano, seria com o objetivo de uma maior preparação das instituições públicas para enfrentar determinadas situações gra-ves, sendo citado um exemplo do incidente provocado no segundo se-mestre de 2019 nas costas brasileiras do Nordeste. O novo projeto de lei tem como objetivo estabelecer as responsabilidades de cada ór-gão, os procedimentos que devem ser implementados e incluir ações de resposta.

No ano de 2019 também foi implementado um projeto de lei de número 185, com o intuito de alterar a lei de número 2.484 de 18 de dezembro de 1995 para instituir um comitê permanente de preven-ção, fiscalização e controle da Baía de Guanabara e entorno, e dá outras providências. Segundo o projeto de lei, deve ser instituído um fórum estadual para o acompanhamento do programa de despoluição da Baía de Guanabara. O mesmo, informa que deverá ser acrescen-tado o § 3º ao artigo 1º da Lei 2.484, de 18 de dezembro de 1995 informações como: Adotar medidas com o intuito de erradicar e pre-venir as ações degradantes no ecossistema, conforme III:

“Adoção das medidas necessárias, no âmbito de suas com-petências, para erradicar e prevenir as ações degradantes no ecos-sistema e nas comunidades da Baía de Guanabara, podendo requi-sitar informações das autoridades que atuam na Região da Bacia Hi-drográfica da Baía de Guanabara ou que tenham qualquer relação com a mesma”

Apresentar uma maior fiscalização em relação ao tempo de permanência e o número de embarcações no fundeio, conforme VII:

“VII - Fiscalizar a revisão das rotas, número de embarcações permitida e tempo possível de permanência nas áreas de fundeio da Baía de Guanabara”

Criar mecanismos com o objetivo de desenvolver esporte, tu-rismo e lazer, na Baía de Guanabara, conforme X:

“Criar mecanismos e campanhas para prevenção de aciden-tes e desenvolvimento do esporte náutico, do turismo e do lazer na Baía de Guanabara”

Ter um planejamento melhor e determinar a responsabilidade aos órgãos, empresas e entidades, quanto a saúde ambiental da Baía de Guanabara, de acordo com XI:

“Planejar, realizar e conduzir visitas periódicas e regulares a órgãos públicos da saúde e do ambiente, empresas petrolíferas e por-tuárias, entidades militares responsáveis pelo controle de segurança de navegação e territorial e quaisquer entidade que se entenda res-ponsável pela cautela à saúde ambiental da Baía de Guanabara e sua população”

Manter um banco de dados das atividades degradantes da Região Hidrográfica da Baía de Guanabara, de acordo com XXIII:

“Construir e manter banco de dados de atividades degradan-tes do ecossistema da Região Hidrográfica da Baía de Guanabara, com informações sobre as atuações dos órgãos governamentais e não governamentais a respeito de cada evento”

PROJETO DE LEI Nº 330/2023

ALTERA A LEI Nº 3944, DE 10 DE SETEMBRO DE 2002, QUE “DIS-PÕE SOBRE OS DIREITOS FUNDAMENTAIS DAS PESSOAS USUÁ-RIAS DO SERVIÇO DE SAÚDE MENTAL E DÁ OUTRAS PROVIDÊN-CIAS”, PARA INCLUIR PUNIÇÕES ÀS CLÍNICAS, HOSPITAIS E CO-MUNIDADES TERAPÊUTICAS, BEM COMO AOS PROFISSIONAIS DE SAÚDE E OUTRAS PESSOAS FÍSICAS ENVOLVIDAS NOS CA-SOS DE INTERNAÇÕES COMPULSÓRIAS E/OU INVOLUNTÁRIAS IRREGULARES, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.
Autor: Deputado CARLOS MINC

DESPACHO:

A imprimir e às Comissões de Constituição e Justiça; de Saúde; de Trabalho Legislação Social e Seguridade Social; de Economia, Indústria e Comércio e de Orçamento, Finan-ças, Fiscalização Financeira e Controle
Em 02.03.2023
DEPUTADO RODRIGO BACELLAR, PRESIDENTE.

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JA-NEIRO RESOLVE:

Art. 1º. O artigo 2º da Lei nº 3944/2002 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2º. A internação psiquiátrica somente será realizada me-diante laudo médico circunstanciado que caracterize os seus motivos, em conformidade com a Lei Federal nº 10.216/2001.

§ 1º. São considerados os seguintes tipos de internação psi-quiátrica:

I - internação voluntária: aquela que se dá com o consen-timento do usuário;

II - internação involuntária: aquela que se dá sem o consen-timento do usuário e a pedido de terceiro; e