

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 estabelecida no art. 8º desta Lei;

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

Balanço patrimonial e demais demonstrações contábeis do último exercício social, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios, já exigíveis e apresentados na forma da lei, auditados de forma independente, conforme as regras estabelecidas pelo Conselho Federal de Contabilidade;

É vedado o cadastramento para empresas com patrimônio líquido 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 dimensionamento 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 competente 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 embarcações que tiverem capacidade de carga inferior a 5.000 toneladas de porte bruto (TPB).

Parágrafo único. Poderão ser estabelecidos pelo Instituto Estadual 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 aplicadas pela autoridade ambiental estadual.

Art. 8º Portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos, sondas terrestres, instalações de apoio as operações de plataforma, 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 poluição 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 firmados conforme premissas da CONAMA 398/08.

Art. 9º Os serviços de formação de cercos de contenção preventivos e resposta a emergência estabelecidos no art. 3º não poderão ser exercidos por empresas em situação de conflito de interesses, tais como as que forem controladas ou controladoras, subsidiárias, coligadas ou ainda pertencentes ao mesmo grupo econômico de empresas potencialmente poluidoras.

Parágrafo único. Para as empresas que estiverem em condição de conflito de interesse que preste serviço de gerenciamento de hidrocarbonetos e resposta a emergência, poderão contratar uma empresa 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 complementares 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 FELIPE NETO

#### JUSTIFICATIVA

A edição da presente Lei tem por objetivo estabelecer procedimento de proteção ao meio ambiente marítimo e costeiro do estado do Rio de Janeiro, bem como reforçar as medidas de preservação da fauna, flora e seus ecossistemas contra poluição advinda de embarcações atracadas ou fundeadas em áreas de competência ambiental do estado do Rio de Janeiro.

A área costeira do estado do Rio de Janeiro possui aproximadamente 1.160 quilômetros de extensão, abrangendo 33 municípios, que juntos representam 40,1% do território fluminense, onde habita 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 industriais, pesqueiras e navais que promovem alterações significativas na estrutura de seus ecossistemas, em especial, através do derramamento 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 intensificação 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 fiscalização. O panorama se perpetua: em outubro de 2021, mancha oleosa de origem desconhecida circundou o Museu do Amanhã, ponto turístico carioca; em novembro de 2022, vazamentos de óleo de lavagem de conerto e despejo de água de lastro adenraram as baías de Sepetiba e de Guanabara, áreas de grande relevância ambiental nos termos 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 existência de diversas espécies litorâneas e marinhas ameaçadas de extinção, como os mamíferos Boto-cinza (Sotalia guianensis) e Toninha (Pontoporia blainvillii); peixes, como o Cavalo-marinho (Hippocampus reidi); invertebrados, como a Anêmona-do-mar (Condylactis gigantea) e o Coral-de-fogo (Millepora alcicornis).

A poluição no ambiente marinho tem sido um assunto premente desde o final do século XIX. Em particular, a questão da poluição do petróleo ganhou destaque com o advento do transporte movido a motores.

Após o desastre de Torrey Canyon em 1967, onde 120.000 toneladas de petróleo foram lançadas no ambiente marinho, a poluição por óleo tornou-se um dos principais temas da agenda da Organização Marítima Internacional - IMO. Diante disso, os incidentes de poluição de grande escala no ambiente marinho receberam mais atenção dos meios de comunicação. No entanto, no contexto geral, um volume de óleo bem maior pode ser liberado nos ecossistemas marinhos por meio de vazamentos crônicos e sistêmáticos, também conhecidos 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 poluição 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 embarcações.

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 terminais de abastecimento;

▪ Abastecimento (vazamentos) de navios e plataformas de perfuração nos portos e áreas de fundeio destinadas ao abastecimento 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 indiretas da poluição da água por óleo. A água contaminada com óleo geralmente é varrida pela costa pelas ondas na maré alta, o que torna 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 sinalizou 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 contrate 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 receber combustível para que seu navio zarpe.

Sabendo, ainda que a conduta da fornecedora de combustível 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 estabelece 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 indiscutível 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 responsabilidades do armador, afretador ou representante do navio, assim como suas punições. Ou seja, sob o pavor de que seu navio fique 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 vazamento de hidrocarboneto.

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19966.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19966.htm)

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/2002/d4136.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 disponibilizada ao mercado e autoridades se previamente autorizadas por vosa.

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, principalmente, os vazamentos em menor volume, mas sistemáticos e de origem desconhecida.

Segundo um relatório do Comitê de Transporte da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), a cada 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.

ENTRENTANTO, 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 DESPEJADO NESTAS ÁREAS DE ORIGEM CONHECIDA E DESCONHECIDA 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 apresentar 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 princípio 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 Transport and the Great Barrier Reef Marine Park Authority,<sup>4</sup> diz que descreve a necessidade do correto gerenciamento 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 FEDERAIS E REGULAMENTOS REFERENTES À POLUIÇÃO COM ÓLEO

No âmbito internacional existem dois instrumentos fundamentais que tratam de certos aspectos da poluição por navios: a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Convenção da UNCLOS) 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 Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969 (CLC/1969), a Convenção Internacional 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 público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações."

▪ LEI N° 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 N° 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 N° 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 N° 9.605, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1998.

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

▪ LEI N° 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.

▪ DECRETO N° 4.136, DE 20 DE FEVEREIRO DE 2002

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

▪ DECRETO N° 4.871, DE 6 DE NOVEMBRO DE 2003

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

▪ DECRETO N° 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 n° 4.871, de 6 de novembro de 2003, e o Decreto n° 4.136, de 20 de fevereiro de 2002, e dá outras providências.

Plano Estratégico (PEM 2040) - Apresenta os elementos conceituais 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 N° 9.537 de 11 de dezembro de 1997, esta Norma estabelece procedimentos administrativos para o tráfego e permanência de embarcações de bandeiras brasileira e estrangeira em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), visando à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição no meio aquático.

Há diretrizes do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) que por competência estabelecida pelo Decreto n° 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 instrumento de licenciamento ambiental