

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG (FN) JORGE LUÍS DE ARAUJO MELLO

A GEOPOLÍTICA DO PETRÓLEO E SEUS REFLEXOS PARA A MB:

A participação da Marinha do Brasil na preservação do meio ambiente na Amazônia Azul no contexto do Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional.

Rio de Janeiro

2013

CMG (FN) JORGE LUÍS DE ARAUJO MELLO

A GEOPOLÍTICA DO PETRÓLEO E SEUS REFLEXOS PARA A MB:

A participação da Marinha do Brasil na preservação do meio ambiente na Amazônia Azul no contexto do Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional.

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para conclusão do Curso de Política e Estratégia Marítimas.

Orientador:CMG (IM-RM1) Claudio R. Correa

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval

2013

Dedico este trabalho a minha esposa e filha, sem as quais minha vida não faria sentido. A elas expresso meu amor e gratidão pela compreensão por ocasião das constantes ausências do convívio familiar. Amo vocês.

AGRADECIMENTOS

A Deus pela dádiva da vida.

Ao Capitão-de-Mar-e-Guerra (IM-RM1) Claudio Rodrigues Correa, pelas orientações que muito contribuíram para a conclusão deste trabalho.

Ao Coronel do Exército Brasileiro (QMB) Luiz Felipe Garcia Fernandes, companheiro dos bancos acadêmicos e irmão de armas, pela valorosa ajuda e paciência por ocasião da formatação deste trabalho.

Aos CMG (RM1) Paulo Renato Pimentel Nogueira e CMG (RM1) Tarcísio Alves de Oliveira pela colaboração inestimável durante as entrevistas e posteriores contatos, os quais forneceram dados indispensáveis.

À Biblioteca da Escola de Guerra Naval um agradecimento especial, pela valiosa colaboração para esta pesquisa.

RESUMO

A Geopolítica do petróleo é um conjunto de princípios que norteiam o estudo das relações entre os Estados produtores e consumidores de petróleo na busca por uma melhor posição dentro da competição por este insumo que ainda é a principal fonte de energia mundial, estando incluídos aí aspectos políticos, econômicos, ambientais e de defesa. O Brasil vem, nas últimas décadas, se inserindo no contexto mundial como um grande produtor e um dos maiores consumidores de petróleo do mundo. Suas bacias petrolíferas, encontradas principalmente no mar. Estas bacias encontram-se inscritas no que foi denominado pelo Almirante-de-Esquadra Guimarães Carvalho, como sendo a Amazônia Azul, área rica em recursos naturais, mas ainda desconhecida por boa parte dos brasileiros. Porém, junto com as riquezas existentes vem a responsabilidade de bem cuidar do meio ambiente, patrimônio maior e sem o qual todas as riquezas poderão ser perdidas. O Brasil depende do mar para várias atividades ligadas ao desenvolvimento econômico do país, dentre as quais se pode destacar a navegação, o comércio exterior, a pesca, a exploração e a exploração de recursos minerais no solo e no subsolo marinho, além de atividades ligadas ao esporte e recreio. No caso do subsolo marinho, encontra-se o petróleo, sinônimo de grandes riquezas, mas também com um potencial poluidor enorme devido aos riscos inerentes à sua exploração, onde acidentes com derramamento não são raros. Caso estes acidentes aconteçam, os danos podem ser bastante grandes e muitas vezes irreversíveis. Isto leva à necessidade de serem padronizadas ações a fim de mitigar as consequências desses derramamentos. Nos casos de acidentes de grandes proporções, estes podem requerer o envolvimento governamental tanto para garantir uma adequada ação de resposta quanto para otimizar os recursos materiais e de pessoal na emergência deflagrada. Nestes casos, faz-se necessária a existência de um Plano Nacional de Contingência. O Plano Nacional de Contingência brasileiro para derramamento de óleo no mar ainda não foi aprovado, demonstrando descuido com as questões ambientais por parte do governo federal e, com isso, não podendo ser utilizado nos casos de grandes emergências que venham a ocorrer nas Águas Jurisdicionais Brasileiras. O descuido com as questões ambientais pode levar a questionamentos em foros internacionais, tais como a Organização das Nações Unidas e a International Maritime Organization, quanto a capacidade do Brasil em gerenciar seus recursos naturais, com isso gerando vulnerabilidades para o país no cenário geopolítico. Neste sentido a Marinha do Brasil, preocupada com as questões ligadas à preservação do meio ambiente na Amazônia Azul, no contexto da inserção do país na geopolítica mundial do petróleo, vem buscando participar ativamente da elaboração do Plano Nacional de Contingência brasileiro, de modo a minimizar essas possíveis vulnerabilidades.

Palavras-chave: Amazônia Azul, Geopolítica, Marinha do Brasil, Meio Ambiente, Petróleo, Contingência.

ABSTRACT

The oil geopolitics is a set of principles that studies the relationship between the oil producer States and oil consumer States in looking for a better position in the competition for this raw material that still being the main source of energy worldwide, including political, economic, environmental and defense issues. Brazil has, in recent decades, its entering on the global context as a major producer and a major consumer of oil in the world. Its oil basins are primarily found in the sea. These basins are enrolled in what was called by Admiral Guimarães Carvalho, as the Amazônia Azul, an area rich in natural resources, but still unknown by most Brazilians. However, along with the existing wealth comes responsibility and caring for the environment, greater equity and without which all wealth will be lost. Brazil depends on the sea for various activities related to the country's economics development, among which we can highlight navigation, foreign trade, fishing, exploration and exploitation of mineral resources in the soil and subsoil, and activities related with sports and recreation. In the case of the seabed, the oil is synonymous with great wealth, but also with a huge potential for pollution due to the risks inherent in their operation, which spill accidents are not rare. If these accidents happen, the damage can be quite large and often irreversible. This leads to the need for standardized actions in order to mitigate the consequences of such spills. In cases of major accidents, they may require governmental involvement both to ensure an adequate response action to optimize the resources and personnel in emergency triggered. In these cases, it is necessary the existence of a National Contingency Plan. The Brazilian National Contingency Plan for oil spill at sea has not been approved yet, showing disregard for environmental issues by the federal government and, therefore, can not be used in cases of major emergencies that may occur in the Brazilian Jurisdictional Waters. The neglect of environmental issues can lead the country to challenges in international forums such as the United Nations and the International Maritime Organization, about Brazil's ability to manage its natural resources, thereby creating vulnerabilities for the country on the geopolitical scene. In this sense the Brazilian Navy, concerned with issues related to environmental conservation on Amazonia Azul, in the context of integration with the global oil geopolitics, has been seeking to actively participate in the development of the Brazilian National Contingency Plan, in order to minimize these potential vulnerabilities.

Key-words: Amazônia Azul, Geopolitics, Brazilian Navy, Environment, Oil, Contingency.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AJB	Águas Jurisdicionais Brasileiras
ANP	Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
BOE	Barril de Óleo Equivalente
BP	British Petroleum
BPD	Barris de Petróleo por dia
CIRM	Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
CNPE	Conselho Nacional de Política Energética
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre Direito no Mar
ComCoNTraM	Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo
ComOpNav	Comando de Operações Navais
COMOPNAVINST	Instruções Permanentes do Comando de Operações Navais
CON	Comandante de Operações Navais
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
DNPM	Departamento Nacional de Produção Mineral
DPC	Diretoria de Portos e Costas
EMA	Estado-Maior da Armada
FAO	Food and Agriculture Organization of the United Nations
GTI	Grupo de Trabalho Interministerial
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IMO	International Maritime Organization
IPIECA	International Petroleum Industry Environmental Conservation Association
ITOF	International Tanker Owner Pollution Federation Limited
LEPLAC	Levantamento da Plataforma Continental
MB	Marinha do Brasil
MMA	Ministério do Meio Ambiente
MME	Ministério das Minas e Energia
MT	Ministério dos Transportes
NORTAM	Normas Técnicas da Autoridade Marítima
ONG	Organizações Não Governamentais

ONU	Organização das Nações Unidas
OPEP	Organização do Países Exportadores de Petróleo
OPRC-90	Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Casos de Poluição por Óleo de 1990
PEI	Plano de Emergência Individual
PETROBRAS	Petróleo Brasileiro S.A.
PLC	Plano Local de Contingência
PNC	Plano Nacional de Contingência
PRC	Plano Regional de Contingência
PROARQUIPÉLAGO	Programa Arquipélago de São Pedro e São Paulo
REVIMAR	Programa de Avaliação do Potencial Sustentável e Monitoramento dos Recursos Vivos Marinhos
Sisnóleo	Sistema de Informações sobre incidente de Poluição por Óleo
SISTRAM	Sistema de Informações sobre Tráfego Marítimo
TLD	Teste de Longa Duração
UNCLOS	Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1- LIMITES DO MAR.....	28
FIGURA 2 -A AMAZÔNIA AZUL.....	31
FIGURA 3 -BACIAS SEDIMENTARES BRASILEIRAS.....	35
FIGURA 4 -AS CAMADAS DO SUBSOLO MARINHO E O PRÉ-SAL.....	40
FIGURA 5 -A PROVÍNCIA DO PRÉ-SAL.....	41

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	14
2	A GEOPOLÍTICA DO PETRÓLEO E O BRASIL.....	18
2.1	O QUE É GEOPOLÍTICA DO PETRÓLEO ?.....	18
2.1.1	Geopolítica do Petróleo e as guerras.....	19
2.2	A INSERÇÃO DO BRASIL NO CONTEXTO DA GEOPOLÍTICA DO PETRÓLEO..	22
3	A VISÃO AMBIENTAL DO MAR QUE NOS PERTENCE.....	28
3.1	A AMAZÔNIA AZUL.....	30
3.1.1	A Vertente Econômica.....	32
3.1.2	A Vertente Científica.....	36
3.1.3	A Vertente Soberania.....	38
3.1.4	A Vertente Ambiental.....	38
3.2	O PRÉ-SAL.....	40
3.2.1	O potencial risco ambiental.....	43
3.3	IMPACTOS AMBIENTAIS CAUSADOS POR DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO MAR	44
3.3.1	Efeitos do derramamento de óleo no mar.....	45
4	DEFINIÇÕES APLICÁVEIS AOS PLANOS DE CONTINGÊNCIA.....	48
4.1	O QUE É UM PLANO DE CONTINGÊNCIA.....	48
4.2	DAS CLASSIFICAÇÕES.....	49
4.2.1	Classificação quanto ao nível de resposta.....	49
4.2.2	Classificação quanto à abrangência.....	51
5	O PLANO NACIONAL DE CONTINGÊNCIA PARA INCIDENTES DE POLUIÇÃO POR ÓLEO NAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS (PNC)....	54
5.1	HISTÓRICO DO PNC NO BRASIL.....	54
5.2	AS RESPONSABILIDADES DA MARINHA DO BRASIL DIANTE DO PNC.....	57
5.2.1	Apresentação do PNC e análise do papel da Marinha do Brasil frente ao mesmo..	58
6	CONCLUSÃO.....	68
	APÊNDICE	A
	ENTREVISTA.....	78
	ANEXO	A
	PROPOSTA DE PLANO NACIONAL DE CONTINGÊNCIA.....	93

1 INTRODUÇÃO

A palavra Geopolítica¹ significa uma teoria ou mesmo um conjunto de princípios que visa estabelecer relações entre os Estados, suas políticas e leis. Na Geopolítica, pode-se dizer que o Estado é visto como um organismo vivo que interage com os demais organismos, tendo como elementos de referência as suas características territoriais e populacionais, em busca de influência e poder. Neste sentido, a Geopolítica do petróleo poderá ser entendida como o estudo da relação entre os Estados produtores e consumidores de petróleo na busca por uma melhor posição dentro da competição por este insumo que ainda é a principal fonte de energia mundial. Dentro deste contexto, estão incluídos aspectos políticos, econômicos, ambientais e de defesa.

Dentro da Geopolítica do Petróleo, o Brasil vem, nas últimas décadas, se inserindo no contexto mundial como um grande produtor e um dos maiores consumidores de petróleo do mundo (US-EIA, 2011). Suas bacias petrolíferas², encontradas principalmente no mar, estendem-se desde o norte do país, próximo à foz do rio Amazonas até o sul próximo à cidade de Rio Grande – RS (ANP, 2003). Estas bacias avançam em direção ao alto mar, chegando a cerca de 300 Km da costa, próximas do limite da Zona Econômica Exclusiva (ZEE)³ (CARVALHO, 2004).

Esta região marítima produtora de petróleo acima citada, encontra-se inscrita no que foi denominado, em artigo no jornal Folha de S. Paulo de 25 de fevereiro de 2004 pelo Almirante-de-Esquadra Guimarães Carvalho, como sendo a Amazônia Azul, área rica em

¹ O termo Geopolítica foi cunhado em 1899 por Johan Rudolf Kjellén, um cientista político e político sueco(FERNANDES, 2003).

² Área geográfica onde se localizam as acumulações de petróleo (Nota do Autor).

³ É a faixa do mar que se estende das doze às duzentas milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial. Na zona econômica exclusiva, o país tem direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não-vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vistas à exploração e ao aproveitamento da zona para fins econômicos (UN, 2011).

recursos naturais, maior que a Amazônia Verde, mas ainda desconhecida por boa parte dos brasileiros. Em que pese o fato que, no Brasil, a maioria da população viva próxima ao mar, pouco se conhece dele, tanto em termos de riquezas e do direito de explorá-lo, quanto em termos de deveres de preservá-lo e protegê-lo (CARVALHO, 2004).

Depende-se do mar para várias atividades ligadas ao desenvolvimento econômico do país, dentre as quais pode-se destacar a navegação, o comércio exterior, a pesca, a exploração e a exploração⁴ de recursos minerais no solo e no subsolo marinho, além de atividades ligadas ao esporte e recreio. No caso do subsolo marinho, encontra-se o petróleo, sinônimo de grandes riquezas, mas também com um potencial poluidor enorme devido aos riscos inerentes à sua exploração, onde acidentes com derramamento não são raros.

Derramamentos de óleo ocorrem devido a erros humanos, falhas em equipamentos de produção, transporte e armazenagem do petróleo e seus derivados. Nesses casos, os danos podem ser bastante grandes e muitas vezes irreversíveis. Isto leva à necessidade de serem padronizadas ações a fim de mitigar as consequências desses derramamentos. Todas as empresas do setor petrolífero devem preparar seu pessoal para lidar com a resposta imediata a acidentes que envolvem vazamento de óleo. Elas o fazem por força da legislação (BRASIL, 2000a), que preconiza que suas instalações devem possuir Planos de Emergência Individuais (PEI)⁵. No caso dos navios mercantes, a legislação (BRASIL, 2003) estabelece a necessidade de um Plano de Emergência de Navio⁶.

O conjunto desses Planos, quando utilizados de maneira consolidada pelas empresas que se encontram numa mesma área geográfica onde tenha ocorrido um derramamento de óleo e onde estejam localizadas várias instalações e navios, chama-se Plano de Emergência de Área (BRASIL, 2000a). Com ele, é possível coordenar e integrar os

⁴ Exploração econômica dos recursos naturais de determinada porção de terra (in: DICIONÁRIO Aurélio online. Disponível em: < <http://www.dicionariodoaurelio.com> >. Acesso em: 10 jun. 2013).

⁵ Documento que contém as informações e a descrição dos procedimentos de resposta imediata de uma instalação a um incidente de poluição por óleo, decorrente de suas atividades (CETESB, 2013b).

⁶ Similar ao Plano de Emergência Individual, especificamente aplicado a navios (BRASIL, 2003).

diversos Planos Individuais de modo a possibilitar o apoio mútuo a um sinistro, de maneira que um Plano possa complementar a estrutura de resposta individual do outro e assim várias empresas ou órgãos colaboram em prol do todo. Juntos, os atores envolvidos na emergência irão evitar a propagação indesejada dos danos advindos de um derramamento de óleo. Porém, incidentes de grandes proporções podem requerer o envolvimento governamental maciço tanto para garantir uma adequada ação de resposta, quanto para otimizar os recursos materiais e de pessoal na emergência deflagrada. Nestes casos, está prevista a existência de um Plano Nacional de Contingência (BRASIL, 2000b).

O Plano Nacional de Contingência (PNC) representa a intervenção do Estado no atendimento a derramamentos de óleo no mar. Ele estabelece, dentre outras coisas, a organização e a estrutura de resposta nacional, a previsão dos recursos mobilizáveis e as condições de acionamento. Em que pese os estudos realizados nos últimos anos, o Plano Nacional de Contingência brasileiro para derramamento de óleo no mar ainda não foi aprovado e, com isso, não pode ser utilizado nos casos de grandes emergências que venham a ocorrer nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), caso acidente semelhante ao da plataforma da empresa British Petroleum no Golfo do México em 2010 aconteça (US-EPA, 2011).

Diante da dificuldade do Estado brasileiro em oferecer uma estrutura operacional que possa se contrapor aos acidentes com derramamento de óleo no mar de grandes proporções, surge a preocupação com a Amazônia Azul. Os trabalhos efetuados pelo Brasil, dentro do programa de Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC)⁷, estendem a plataforma continental brasileira em certos trechos, ao norte e ao sul do nosso litoral, totalizando uma área marítima de cerca de 4,5 milhões de quilômetros quadrados sob

⁷ O Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC) foi instituído pelo Decreto nº 98.145 de 15 de setembro de 1989. Seu objetivo é determinar a área oceânica compreendida além da zona econômica exclusiva, na qual o Brasil exercerá os direitos exclusivos de soberania para a exploração e o aproveitamento dos recursos naturais do leito e do subsolo de sua plataforma continental, conforme estabelecido na Comissão das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM)(MB, 2013d).

jurisdição brasileira (CARVALHO, 2004). Nessa área, chamada de Amazônia Azul, o Brasil pode explorar e explorar as reservas minerais do solo e subsolo marinho, porém junto com as riquezas existentes vem a responsabilidade de bem cuidar do meio ambiente, patrimônio maior e sem o qual todas as riquezas poderão ser perdidas. Neste sentido o descuido com as questões ambientais pode levar a questionamentos em foros internacionais (CANINAS, 2010, p. 120-121), principalmente nos conduzidos pela Organização das Nações Unidas (ONU), sobre a capacidade do Estado brasileiro em gerenciar essas riquezas, com isso gerando vulnerabilidades para o país no cenário geopolítico.

O presente trabalho tem por objetivo apresentar a participação da Marinha do Brasil nas questões ligadas à preservação do meio ambiente na Amazônia Azul, no contexto da inserção do país na geopolítica mundial do petróleo.

Neste capítulo introdutório são apontadas a relevância do tema, o enfoque e os objetivos a serem alcançados com o seu estudo, bem como a estruturação do texto desenvolvido. No Capítulo 2 é descrito o que é Geopolítica do Petróleo e como o Brasil se insere neste contexto. No Capítulo 3 é apresentada a definição de Amazônia Azul juntamente com a identificação dos possíveis impactos ambientais que um vazamento de óleo pode causar nesta área. No Capítulo 4 são interpretadas algumas definições aplicáveis aos Planos de Contingência. No capítulo 5 é descrito como se originou no Brasil o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional também conhecido por PNC e é realizada uma análise da sua atual versão, com foco nas atribuições previstas para a Marinha do Brasil quando o mesmo entrar em vigor. O capítulo 6 contém as considerações finais e conclusões acerca do tema desenvolvido.

2 A GEOPOLÍTICA DO PETRÓLEO E O BRASIL

A palavra Geopolítica tem um significado bastante amplo. Como foi mostrado no capítulo anterior, ela pode ser entendida como um conjunto de princípios que visa estabelecer relações entre os Estados, suas políticas e leis, onde o Estado é considerado como um organismo vivo que interage com os demais organismos, baseado nas suas características territoriais e populacionais, em busca de influência e poder. Assim sendo, quando se fala em território, não se pode deixar de levar em conta os recursos minerais e por consequência o petróleo, elemento essencial no mundo moderno.

2.1 O QUE É GEOPOLÍTICA DO PETRÓLEO ?

Segundo Daniel Yergin, presidente da *Cambridge Energy Research Associates*, “O petróleo é 10 por cento de economia e 90 por cento de política” (SÉBILLE - LOPEZ, 2006, p.9).

Philippe Sébille Lopez, em seu livro “Geopolíticas do Petróleo”, indica que os grandes países produtores do Oriente Médio (Arábia Saudita, Iraque, Irã, Kuwait e Emirados Árabes Unidos) dispõem de cerca de 60 por cento das reservas petrolíferas mundiais (SÉBILLE - LOPEZ, 2006, p.33). De acordo com esses dados, embora o petróleo esteja disponível em diversos locais, o Oriente Médio é o grande produtor e continuará a ser ainda por um grande período, devido às suas grandes reservas proporcionarem ainda futuras explorações.

Os Estados Unidos da América, maior consumidor de petróleo no mundo, possuem uma relação bastante estreita com os países produtores do Oriente Médio. Lopez

afirma que o Oriente Médio sempre foi considerado uma prioridade estratégica de Washington (SÉBILLE - LOPEZ, 2006, p.309). Afirmar ainda que os Estados Unidos da América estão plenamente conscientes da importância desta região para a economia mundial (Idem, p.307).

Com efeito, num sistema globalizado de oferta petrolífera e apesar das especificidades do crude e dos produtos distribuídos a nível sub-regional e de um país a outro, qualquer tensão sobre um segmento de mercado afeta de qualquer maneira o conjunto. Em caso de tensão, a segurança dos fornecimentos de um consumidor será inevitavelmente feita em detrimento de outros, sejam eles eventualmente aliados ou parceiros. [...] É neste contexto concorrencial exacerbado, reforçado por ameaças multiformes de intensidade variável que se filia a geopolítica do petróleo, que passou a impor-se a todos os países consumidores, nomeadamente aos Estados Unidos. (SÉBILLE-LOPEZ - 2006, p.38)

Neste sentido, podemos entender a Geopolítica do petróleo como o estudo da relação entre os Estados produtores e consumidores de petróleo na busca por uma melhor posição dentro da competição por este insumo que ainda é a principal fonte de energia mundial.

2.1.1 Geopolítica do Petróleo e as guerras

As disputas por recursos naturais, especialmente recursos energéticos, não são um fenómeno recente. No caso do petróleo, estas disputas podem ser observadas antes mesmo das duas Grandes Guerras Mundiais devido a sua importância estratégico-militar, como fonte para os combustíveis responsáveis pela movimentação das marinhas de guerra, no início do século XX (YERGIN, 2010, p. 145-150).

Em 1911, Winston Churchill, que na época era Primeiro Lord do Almirantado⁸ Britânico, entendia que a marinha de guerra britânica tinha que substituir o mais rápido possível seus navios movidos a carvão por navios movidos a óleo, pois as vantagens eram

⁸ Cargo da Marinha Britânica equivalente ao Comandante da Marinha (Nota do Autor).

enormes (YERGIN, 2010, p. 171-174). Com esta inovação, poderia ser poupada mão de obra e espaço dentro dos navios, os quais poderiam alcançar maiores velocidades e autonomia.

Na visão de Churchill, um outro ponto fundamental para a marinha de guerra britânica era que o fornecimento do combustível para os seus navios não poderia ser interrompido. Tal preocupação fez com que o governo britânico obtivesse o controle acionário da empresa *Anglo-Persian Oil Co.* (YERGIN, 2010, p.178-183), atualmente com o nome de *British Petroleum* (BP). A partir de então, o acesso a este recurso passou a ser discutido sempre que a segurança nacional daquele país estivesse em pauta, por ser considerado que não apenas os navios de guerra eram movidos a óleo, mas tudo que possuísse motores a combustão interna utilizava derivados de petróleo como combustível.

No início dos anos 1920, a disputa internacional por petróleo já era de tal ordem que foi o fator fundamental no traçado das novas fronteiras do Oriente Médio, as quais foram impostas pelos países vencedores da Primeira Grande Guerra (YERGIN, 2010, p. 212).

Na época da Segunda Grande Guerra, o valor estratégico do petróleo já estava consolidado e algumas batalhas ocorreram por sua causa. Um exemplo disso foi o ataque japonês a Pearl Harbor que ocorreu após os aliados terem decretado o embargo de petróleo ao Japão (YERGIN, 2010, p. 353-357). A expansão japonesa no Pacífico se deu em função dos campos petrolíferos da Indonésia, da mesma forma que a Alemanha o fez no norte da África, Oriente Médio, Cáucaso e Mar Cáspio (Idem, p. 373- 379).

Após a Segunda Grande Guerra, o petróleo em excesso e a preços baixos, fez com que surgisse um ciclo mundial de crescimento econômico, tornando-o a principal fonte de combustível para os transportes e base para a matriz energética mundial. Além disso, com o avanço da petroquímica, uma grande variedade de novos produtos passou a ser fabricada à base de petróleo. A partir do início da década de 1970, os Estados Unidos da América diminuíram radicalmente sua capacidade em manter uma margem excedente de petróleo,

chegando assim ao máximo de sua produção que era inferior às suas necessidades e passando então a depender da importação (YERGIN, 2010, p. 639-640). Quando em 1973 a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP)⁹ resolveu reduzir a sua produção, os preços do barril de petróleo subiram radicalmente, dando início a uma crise energética mundial (YERGIN, 2010, p. 683-690).

Durante a Guerra Fria, período após a II Guerra Mundial e que durou até 1991, onde a política internacional foi marcada pela disputa de poder entre os Estados Unidos da América e a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, os conflitos envolvendo petróleo geraram, direta ou indiretamente, inúmeras guerras no Oriente Médio. Um bom exemplo disso foram os conflitos no Canal de Suez em 1956, a Guerra dos Seis Dias, em 1967, e a Guerra do Yom Kippur, em 1973, onde se pode dizer que o petróleo foi utilizado como “arma econômica” (GERALDO, 2012).

A guerra da coalizão de países, liderada pelos Estados Unidos da América, contra o Iraque em 1991, que pode ser considerado um dos importantes marcos do fim da Guerra Fria, também é um caso dos mais importantes de guerras por petróleo. O petróleo também esteve relacionado a diversas guerras entre Estados de uma mesma região, como foi o caso da guerra Irã-Iraque (1980-1988) e também da invasão do Kuwait pelo Iraque em 1990 (YERGIN, 2010, p. 872-883).

Se no cotidiano o sistema internacional é atravessado por conflitos de toda ordem, essa implicância tende a aumentar ainda mais quando se trata de assuntos energéticos. Isso porque os hidrocarbonetos, finitos à primeira vista, são elementos passíveis de disputas que podem migrar de simples embates diplomáticos em busca de mercados até guerras. Assim, os enfrentamentos podem ter outra feição em um futuro próximo, diferente das existentes anteriormente, muito mais dramáticas em virtude da exaustão dos carburantes e de sua concentração geográfica (HAGE, 2008).

⁹ Organização internacional formada por países com grande produção de petróleo que tem por principal objetivo estabelecer uma política petrolífera comum a todos os países membros. Foi criada em 1960 e possui sua sede na cidade de Viena (Áustria). Os países membros são: Angola, Arábia Saudita, Argélia, Catar, Emirados Árabes Unidos, Equador, Irã, Iraque, Kuwait, Líbia, Nigéria e Venezuela(OPEP, 2013).

Da citação acima podemos concluir que a geopolítica do petróleo deverá fazer parte ainda por muito tempo dos estudos das relações entre os Estados, pois como por ironia os maiores produtores de petróleo não são os mesmos que detêm o título de maiores consumidores¹⁰, ocasionando que as disputas por melhores posições à mesa de negociações continuarão a existir.

2.2 A INSERÇÃO DO BRASIL NO CONTEXTO DA GEOPOLÍTICA DO PETRÓLEO

A história do Brasil com o petróleo, apesar de relativamente recente, já conta com mais de cem anos e demonstra que mesmo tendo iniciado atrasada em relação a outros países produtores, o país vem apresentando uma evolução significativa com uma participação cada vez maior no mercado mundial. Tal fato se deveu principalmente ao descompasso entre o seu desenvolvimento, o dos países europeus e principalmente com relação aos Estados Unidos da América.

No Brasil, no início do século XIX, o petróleo que minava espontaneamente da terra, também conhecido como exsudação¹¹, era tratado como se fosse uma coisa demoníaca, pois pegava fogo e exalava um cheiro muito forte de enxofre. Já em meados daquele século, as capitais de alguns estados brasileiros começaram a utilizar o petróleo na iluminação das ruas (QUINTAS – QUITANS, 2009, p. 59).

Naquela ocasião, o petróleo só podia ser explorado sob concessão que seria uma autorização direta do imperador, que se utilizando de seu poder discricionário, autorizava por meio de decreto as pessoas ou empresas a iniciar sua exploração. É importante lembrar

¹⁰Os cinco maiores consumidores mundiais de petróleo são: Estados Unidos da América, China, Japão, Índia e Arábia Saudita (US-EIA, 2011).

¹¹Trata-se do afloramento do petróleo na superfície devido a existência de falhas nas rochas responsáveis pelo seu armazenamento no subsolo (in: DICIONÁRIO Aurélio online. Disponível em: <<http://www.dicionariodoaurelio.com>>. Acesso em: 10 jun. 2013).

que, naquela época, a exploração de petróleo era feita somente nos locais onde ocorriam exsudações, não sendo ainda utilizada a técnica de perfuração do solo.

O Brasil do século XIX não possuía ainda capacidade de realizar estudos geológicos muito aprofundados, o que levou a um desenvolvimento muito lento no que diz respeito à exploração do petróleo. No entanto em 1882, no município baiano de Bofete, surge um campo petrolífero bastante promissor, o que traz alguma esperança para a indústria do petróleo brasileira.

No campo de Bofete, já se utilizou a técnica da perfuração, atingindo-se uma profundidade de 488 metros e uma produção de dois barris de petróleo por dia. Esta produção, mesmo que pequena, mostrou aos brasileiros que a exploração do petróleo era viável e que valeria a pena investir mais em pesquisa e desenvolvimento (QUINTAS– QUITANS, 2009, p. 61.).

Com os investimentos oriundos da descoberta do campo de Bofete, novos estudos foram desenvolvidos, porém estes ainda careciam de um maior caráter técnico, o que levou a resultados equivocados, os quais apontavam para um potencial petrolífero bastante aquém da realidade.

Em 1934, o presidente Getúlio Vargas promulgou a constituição na qual estava previsto que a propriedade do subsolo passaria a ser um bem da União, o qual só poderia ser explorado de acordo com regras específicas a serem estabelecidas em lei. Esta mesma constituição criou o Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), órgão responsável por supervisionar as atividades de exploração dos recursos minerais. Este órgão existe até hoje e é subordinado ao Ministério de Minas e Energia (QUINTAS– QUITANS, 2009, p. 62).

Durante o primeiro governo do presidente Getúlio Vargas, devido à dependência energética que representava para toda a sociedade, o petróleo foi considerado como de valor

estratégico, pois a sua carência iria trazer restrições ao desenvolvimento dos centros urbanos, da indústria e da infraestrutura do país (PIRES, 2000. p. 49).

A demanda por petróleo no Brasil vinha crescendo a cada dia, o que levou o governo a se mobilizar no sentido de aumentar a produção nacional. Em 1937, uma nova constituição foi aprovada e nela algumas mudanças significativas foram feitas com relação à indústria do petróleo. No seu artigo 143, parágrafo primeiro, pode-se encontrar o fato mais importante no que diz respeito à nacionalização da produção. De acordo com este parágrafo, a autorização para a exploração do subsolo só poderia ser concedida a brasileiros ou empresas constituídas por acionistas brasileiros (QUINTAS – QUITANS, 2009, p. 63).

Com o dispositivo acima exposto, pode-se verificar a clara intenção da União em retomar o controle sobre a propriedade das reservas naturais do país. Este dispositivo legal demonstra também uma clara intenção em proteger o interesse público brasileiro, qual seja os recursos do subsolo.

Mesmo com a baixa produção do campo de Bofete, a iniciativa em aumentar a produção de petróleo não parou e novos poços foram perfurados, tais como Lobato em 1938 e Candeias em 1941. Este último, localizado na Bacia do Recôncavo na Bahia, foi considerado o primeiro poço economicamente viável no Brasil, permitindo um maior investimento em pesquisas. Tal fato veio a viabilizar novas perfurações na região e a descoberta de novos poços, os quais somados passaram a produzir 2,5 mil barris de petróleo por dia (QUINTAS – QUITANS, 2009, p. 64.).

Até o início dos anos de 1950, apesar dos esforços do governo brasileiro, a produção nacional de petróleo ainda era bastante acanhada. Foi no ano de 1953 que surgiu realmente o primeiro passo de grande relevância para a introdução do país na geopolítica do petróleo. Nesse ano foi publicada a Lei nº 2004/53, a qual criava a Petróleo Brasileiro S.A. –

Petrobras, assim como o monopólio estatal. Nascia aí a maior empresa brasileira da indústria petrolífera.

A referida lei trazia em seu bojo o monopólio estatal, o qual dizia respeito à exploração e a produção de petróleo e outros hidrocarbonetos¹², ao refino do petróleo (produzido no Brasil ou importado), ao transporte marítimo de petróleo ou derivados e ao transporte de petróleo ou derivados através de dutos. (QUINTAS– QUITANS, 2009, p. 65 – 67). Vale a pena esclarecer que a lei nº 2004/53 não tratava das atividades de importação e exportação, pois estas atividades foram incorporadas posteriormente por meio de decreto.

Na década de 1960, a exploração mundial de petróleo sofreu grandes mudanças. Esta exploração, que até então era primordialmente terrestre, deslocada para uma exploração marítima. Acompanhando a tendência mundial, em 1966 a Petrobras construiu sua primeira plataforma de perfuração em águas rasas¹³, a qual possuía capacidade de operar em locais com lâmina d'água de até trinta metros (QUINTAS– QUITANS, 2009, p. 69).

Na década de 1980, diversas tecnologias da indústria do petróleo foram aperfeiçoadas, o que fez com que a exploração deste recurso mineral em águas profundas¹⁴ e ultra-profundas¹⁵ fosse possível. Com a aplicação destas tecnologias, foi possível a descoberta dos campos de Marimbá, Barracuda, Caratinga e os grandes campos de Albacora e Marlin (QUINTAS– QUITANS, 2009, p. 71).

A década de 1990 foi testemunha de uma significativa mudança na indústria do petróleo brasileira. Neste sentido, pode-se destacar o ano de 1995, quando por meio da Emenda Constitucional nº 9, o papel do Estado foi reduzido em prol de uma maior participação da iniciativa privada. De acordo com este diploma legal, o Estado passava a ter o

¹²São compostos orgânicos formados unicamente por carbono e hidrogênio. Os hidrocarbonetos podem ser encontrados geralmente em estado líquido ou gasoso, como nos casos do petróleo e gás natural(in: DICIONÁRIO Aurélio online. Disponível em: < <http://www.dicionarioaurelio.com>>. Acesso em: 10 jun. 2013).

¹³Para fins de perfuração de poços de petróleo no mar, as lâminas d'água podem ser classificadas em rasas (até 400 m), profundas (de 401 até 1500 m) e ultra-profundas (com mais de 1501 m)(ELLWANGER, 2011).

¹⁴Idem

¹⁵Idem

papel de regulador e fiscalizador da atividade delegada. De acordo ainda com a citada emenda, o Estado poderia contratar empresas, estatais ou não, com a finalidade de exercer atividades ligadas à indústria do petróleo (BRASIL, 1995).

As mudanças introduzidas na exploração e produção de petróleo brasileiro proporcionada por essa Emenda Constitucional dão início a um grande desenvolvimento na indústria petrolífera, trazendo diversas empresas estrangeiras para o país. Este desenvolvimento possibilitou em 2006 um equilíbrio entre a produção e o consumo de petróleo no país, quando se pode dizer então que a dependência externa deste insumo era coisa do passado (QUINTAS– QUITANS, 2009, p. 71 - 72.).

Com a finalidade de complementar o papel do Estado no tocante à regulação e fiscalização, foi publicada em 1997 a Lei 9.478. Com esta lei, o regime de concessão para a exploração de petróleo foi implantado no Brasil. Por ela foram definidos diversos conceitos da indústria petrolífera no país e também as participações governamentais, além de ter criado a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE). Também regulamentou aspectos relativos à Petrobras, além de diversos outros procedimentos relativos ao setor petrolífero do país (BRASIL, 1997).

A introdução de novas técnicas por parte das empresas petrolíferas, a melhor estruturação e organização do setor por parte do governo e a descoberta de novas jazidas, principalmente a do chamado Pré-sal¹⁶, contribuíram sobremaneira para que o país viesse a apresentar um substancial crescimento da sua produção de petróleo e gás natural, acabando de vez com o mito do início do século XX, o qual apontava para um baixo potencial de produção nacional.

¹⁶A expressão “pré-sal” diz respeito a uma camada de rochas reservatório de hidrocarbonetos que está posicionada por baixo de uma grande camada de sal abaixo do leito marinho. Esta camada de sal pode, em certas áreas, atingir espessuras de até 2.000m. O termo pré é utilizado neste caso para indicar que essas rochas foram depositadas em um tempo arqueológico anterior ao da camada de sal, por isso encontrando-se abaixo do sal (TN, 2011).

A descoberta do Pré-sal trouxe no seu bojo desafios tecnológicos, logísticos e ambientais. A exploração de campos petrolíferos a profundidades superiores a dois mil metros exigia tecnologias de ponta e para realizar o apoio logístico a plataformas e navios distantes mais de duzentos quilômetros da costa necessitava-se de soluções inovadoras. Operar em campos de petróleo tão profundos e distantes eleva em muito os riscos de acidente, principalmente os derramamentos de óleo e, caso tal acidente ocorra, as ações para mitigá-lo são bastante complexas (TN, 2011).

É neste contexto que a responsabilidade da Marinha do Brasil se vê aumentada, na medida em que como órgão governamental e participe das decisões que visam a regulação e a fiscalização ambiental no mar tem, no papel de Autoridade Marítima¹⁷, que estar presente e sempre pronta para atuar na proteção das águas jurisdicionais brasileiras.

¹⁷Autoridade atribuída ao Comandante da Marinha ou delegada a seus representantes, de acordo com o Art. 17 da Lei Complementar N° 97 de 9 de junho de 1999 (Nota do Autor).

3 A VISÃO AMBIENTAL DO MAR QUE NOS PERTENCE

O Brasil possui uma área de 8.514.876 km², segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O dado está correto quando se imagina apenas o espaço físico brasileiro, constituído pela área do território continental e das suas ilhas. A partir da ratificação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em dezembro de 1988, o “território” brasileiro está acrescido da uma área marítima na qual poderá exercer soberania ou jurisdição, correspondente a cerca de 4,5 milhões de km² (SERAFIM – CHAVES, 2005, p. 18).

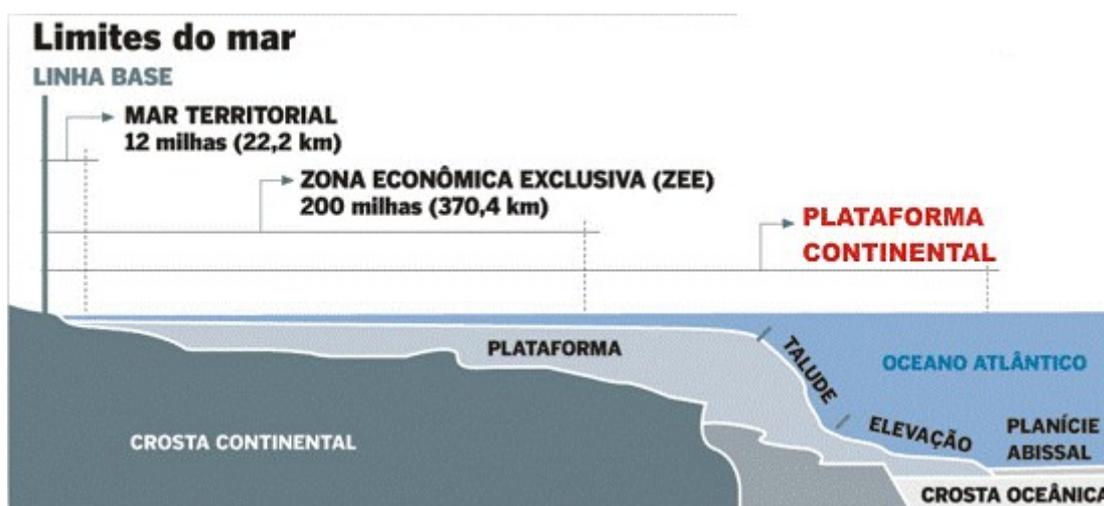


Figura 1- Limites do mar
Fonte:MB, 2013c

Esta área estabelece soberania absoluta no mar territorial, o qual possui uma extensão de 12 milhas a partir da linha de base costeira¹⁸, e a contar desse limite, de uma Zona Econômica Exclusiva (ZEE), com 188 milhas (Figura 1). Nesse espaço marítimo, o país costeiro poderá exercer jurisdição sobre os recursos vivos e não vivos incluídos aí os do mar, seu solo e subsolo. De acordo com a Convenção acima citada, somente ocorrerá jurisdição sobre a Plataforma Continental¹⁹ além das duzentas milhas no caso específico de condições da

¹⁸Linha de Base Costeira é a linha a partir da qual os espaços marítimos são definidos. São definidas como Linhas da Base normal ou reta (UN, 2011).

¹⁹A Plataforma Continental pode ser entendida como o prolongamento natural da massa terrestre de um Estado costeiro e que se encontra no mar(MB, 2013d).

conformação morfológica do leito marinho especialmente reconhecidas. Nestas situações, a jurisdição sobre os recursos do solo e subsolo poderá estender-se até o limite de 350 milhas (VIDIGAL, 2006, p. 34-35).

Os dados finais sobre o tamanho exato da plataforma continental brasileira somente serão reconhecidos juridicamente no Direito Internacional quando a Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU ratificar, em definitivo, a proposta elaborada pelo Brasil com base no Levantamento da Plataforma Continental (LEPLAC), o qual estabelece um novo limite para a exploração e exploração dos recursos do solo e subsolo marinhos brasileiros além das duzentas milhas (VIDIGAL, 2006, p. 51-53).

O LEPLAC inclui, nos seus dados, a extensão da jurisdição brasileira sobre os antes denominados Rochedos de São Pedro e São Paulo, o que foi possível graças à ocupação humana permanente que ali se estabeleceu, com o propósito de administrar e operar uma estação científica. Com esta presença permanente, aqueles rochedos passam agora reconhecidos a ser chamados de Arquipélago de São Pedro e São Paulo. Esta ocupação do arquipélago propicia pesquisas científicas nas áreas de biologia, física e meio ambiente (SERAFIM – CHAVES 2005, p. 273).

Da mesma maneira que o Arquipélago de São Pedro e São Paulo, o Atol das Rocas também possui uma estação científica ocupada permanentemente, proporcionando ao Brasil a soberania sobre essa porção de território no alto-mar (SERAFIM – CHAVES 2005, p. 97).

A área marítima estendida pleiteada pelo Brasil é de alto valor econômico devido à exploração de seus recursos e também de valor estratégico dado o intenso tráfego marítimo em suas águas. Com isso, é preciso atenção constante de todo brasileiro, pois enquanto cidadão, depende e dependerá desta parte quase desconhecida do território nacional e que ainda não é provida do necessário interesse. Tal interesse deveria despertar como uma

preocupação, firme e constante, na construção de nosso futuro, dado o imenso potencial da área em questão.

3.1 A AMAZÔNIA AZUL

Com o intuito de criar uma maior consciência no povo brasileiro sobre a importância do nosso mar, foi criado, em 2004 pelo Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, então Comandante da Marinha, o topônimo que hoje representa um dos mais importantes biomas do planeta e cuja analogia foi além da extensão, da riqueza de seus componentes, da cobiça que desperta e por isso tudo, da necessidade de preocupação com sua defesa. A referência às cores que as caracterizam fez com que, da “Amazônia Verde” nascesse a Amazônia Azul, o novo bioma que nos desafia a explorá-lo, mas sem exauri-lo, a reivindicá-lo, mas sem usurpá-lo, e a defendê-lo porque nos pertence. A concretização deste novo conceito nos levará um dia a pensar no mar não apenas como passagem, mas como riqueza (CARVALHO, 2004).

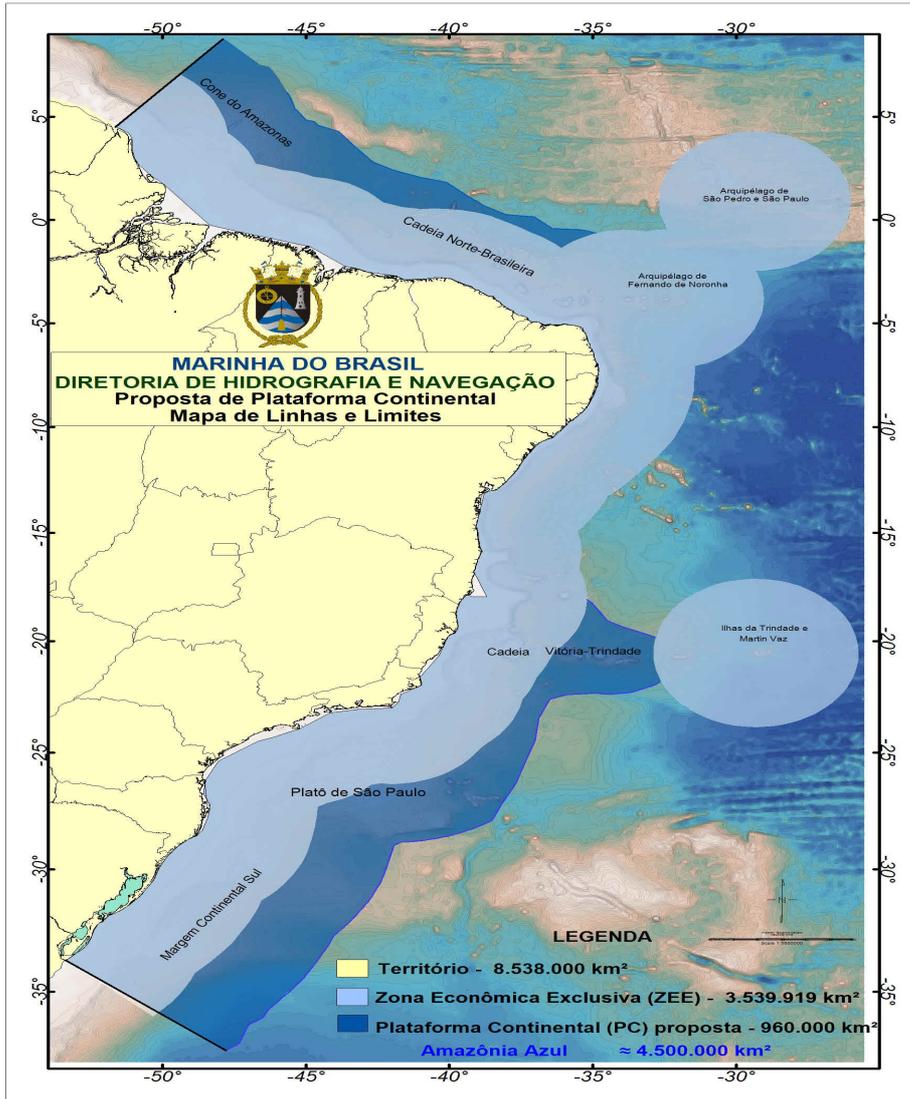


Figura 2 -A Amazônia Azul

Fonte: MB, 2013d:

O conceito de Amazônia Azul (Figura 2) traz embutido em si os recursos naturais encontrados nesta imensa área marítima e a responsabilidade de bem explorá-los e preservá-los. Neste sentido, pode-se definir, para efeito didático, que existem quatro grandes áreas de estudo ou vertentes. Estas vertentes, apesar de distintas em termo de definição, estão intrinsecamente relacionadas, sendo bastante difícil analisar uma delas sem levar em conta as influências das outras. As vertentes são as seguintes: A Vertente Econômica; A Vertente Científica; A Vertente Soberania; e A Vertente Ambiental (MB, 2013c).

3.1.1 A Vertente Econômica

Deve-se entender o termo ‘uso’ do mar não apenas com o significado de uma via de comunicação, mas também como uma maneira sustentável de explorar e explorar seus recursos, sejam eles vivos, minerais, localizados no solo ou subsolo, ou ainda na superfície ou acima dela. Com isso, pode-se entender melhor as diversas maneiras de como se dá o aproveitamento da Zona Econômica Exclusiva brasileira e como é feito o uso do mar na Amazônia Azul.

Nesta grande área que é a Amazônia Azul, o Brasil possui uma infinidade de possibilidades no que diz respeito à exploração econômica, possibilidades estas que muitas vezes ainda são desconhecidas, o que leva à necessidade de um minucioso levantamento de seu potencial, de modo a propiciar um melhor proveito econômico.

A dependência do mar por parte do Brasil é histórica e uma consequência direta de seu posicionamento geográfico, pois a distância dos principais centros de consumo e produção, de comércio e de contato com o mundo desenvolvido entre os séculos XVI e XIX, fez com que o país se voltasse para o mar como principal via para o seu comércio exterior (ABREU, 2010).

A primeira forma de uso do mar em benefício da economia que se pode citar é a pesca. Ela já existia antes do descobrimento do país, e nunca deixou nem deixará de ser explorada. Esta atividade pode ser entendida desde a pesca artesanal primitiva até a atual, ao lado da pesca industrial moderna, com auxílio de equipamentos sofisticados, e do rígido controle ambiental para coibir a exploração predatória. Temos ainda a aquicultura marinha, que faz de maneira científica, ordenada e planejada o uso do mar, efetuando a criação e captura de recursos vivos destinados ao consumo interno e à exportação (ROUBACH, 2013). De acordo com dados da *Food And Agriculture Organization Of The United Nations* (FAO),o

Brasil ocupa a 15ª posição mundial em toneladas de pescado, aí também incluída a aquicultura (FAO, 2012).

Na pesca oceânica²⁰, para a qual ainda o Brasil está em estágio modesto em relação às grandes potências pesqueiras, como Estados Unidos, Canadá, Espanha, África do Sul, Japão, Coreia e Taiwan, muito é necessário fazer-se para não ter que ceder direitos de captura a outros países, como está previsto no artigo 62 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). A criação do Ministério da Pesca e Aquicultura, elevando o *status* do órgão que trata do assunto, pode significar não somente um detalhe burocrático na engrenagem do Poder Executivo, mas, espera-se, que seja de fato um passo adiante no trato de uma atividade que tem muito a dar para a economia brasileira (ROUBACH, 2013).

Outra forma de uso do mar que vem desde a época do descobrimento do Brasil é o transporte marítimo. Dizer que o Brasil depende do mar para transportar, principalmente, o que exporta e importa (e sem ser preciso dar destaque a outras formas de uso do transporte marítimo, tais como o turismo e até lazer), é redundante. A simples observação torna claro que todo o aproveitamento econômico do que se encontrar e se pretender explorar no mar terá que, necessariamente, ser transportado para algum lugar, seja por embarcações ou por dutos submarinos, o que torna praticamente dispensável a tarefa de encontrar uma justificativa para a importância do transporte marítimo. No Brasil cerca de 95% do comércio exterior brasileiro é realizado por via marítima (CARVALHO, 2004).

A fim de prover o necessário apoio às embarcações que desenvolvem suas atividades nas águas jurisdicionais brasileiras, o Brasil conta com vários portos e terminais dispostos ao longo do seu litoral. A manutenção desta infra-estrutura logística demanda altos investimentos, tanto por parte do governo como da iniciativa privada. Tal infra-estrutura, ainda carece de tamanho e qualidade, o que continuará a exigir investimentos de alta monta em especialização, modernização, ampliação e realocação de atividades. Não existe transporte

²⁰É a pesca realizada em alto-mar, em áreas com profundidades maiores que 200 metros (ROUBACH, 2013).

marítimo eficaz e eficiente sem a mesma correspondente eficácia e eficiência de um bem distribuído e bem administrado sistema portuário. A modernização dos portos, construção de navios especializados de grande porte, com velocidade e em quantidades compatíveis com as exigidas pelo desenvolvimento econômico mundial e a utilização de contêineres para o transporte de produtos industrializados de uma maneira geral, exigem que as operações nos portos sejam rápidas e seguras, o que dará conseqüentemente elevado grau de eficiência, reduzindo o tempo de permanência dos navios nos portos e terminais e, conseqüentemente, reduzindo os custos das operações portuárias (SERAFIM – CHAVES, 2005, p. 259).

Ainda dentro da vertente econômica pode-se citar a exploração de petróleo no mar. A exploração de petróleo no mar e a sua conseqüente exploração, teve início no Brasil em 1968, porém, de fato, a produção de petróleo no mar teve início em 1974 com a descoberta do campo de Garoupa (VIDIGAL, 2006, p. 133). Hoje, cerca de 90% de toda a produção brasileira de petróleo e gás natural vem do mar, sendo uma atividade industrial e tecnológica de perfeito domínio das várias empresas dedicadas a essa forma de uso do mar, tendo à frente no Brasil a Petróleo Brasileiro S.A. (PETROBRAS) (ANP, 2013).

Nas águas jurisdicionais brasileiras, diversos campos petrolíferos foram sucessivamente descobertos ao longo dos anos, havendo ainda muito a se descobrir, notadamente nas denominadas Bacias de Santos e de Campos (Figura 3), as quais se estendem desde o centro do estado do Espírito Santo até a divisa do estado de São Paulo com o Paraná (ANP, 2013).

A Bacia de Santos é atualmente a grande esperança de conquista da independência na produção de combustíveis fósseis. Inicialmente, pensava-se nessa Bacia como uma grande produtora de gás natural, mas com a descoberta de petróleo associado²¹ neste sítio, a área tornou-se nos dias atuais a maior concentradora de atividade exploratória de petróleo no

²¹A expressão “associado” é empregada na indústria petrolífera quando o petróleo e o gás natural são encontrados em um mesmo reservatório de hidrocarbonetos (Nota do Autor).

A pressão de entidades ambientalistas e de governos comprometidos com esse tipo de programa que busca fontes alternativas de energia, embora ainda não tenha sido totalmente aceita pelos principais Estados poluidores do meio ambiente, não parece ter como diminuir, muito pelo contrário. Acrescente-se a isso as alterações climáticas que têm por causa a redução da camada de ozônio e ainda o esgotamento esperado das fontes tradicionais de energia de origem fóssil, têm-se então motivos suficientemente fortes para iniciativas na pesquisa e implantação de novas ideias, criadoras das novas tecnologias já em curso e em crescimento exponencial, em que pesem os custos de substituição bem mais elevados.

Neste sentido, vê-se no mar mais uma vez uma importante contribuição para as soluções que aparecem como sendo possíveis alternativas na produção de energia, sendo que desta vez inesgotável. A geração de energia elétrica a partir dos ventos, das ondas e das marés, produzida de maneira absolutamente não poluidora do meio ambiente, surge como uma vantagem extraordinária sobre a mesma atividade quando praticada em terra (VIDIGAL, 2006, p. 142 – 145).

3.1.2 A Vertente Científica

Esta vertente inclui vários programas e ações coordenados pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), que conta tanto com órgãos governamentais como com entidades civis, voltadas para o estudo do uso racional e sustentável dos recursos naturais de nossas águas jurisdicionais e plataforma continental (MB, 2013c).

Dentre os programas coordenados pela CIRM, pode-se destacar o Programa de Avaliação do Potencial Sustentável e Monitoramento dos Recursos Vivos Marinhos (REVIMAR), cujo objetivo é “avaliar o potencial sustentável e monitorar, de forma

sistemática, os estoques presentes nas áreas marítimas sob jurisdição nacional, com vistas a subsidiar políticas pesqueiras que garantam a sustentabilidade e a rentabilidade da atividade” (MB, 2013c).

Outro programa de grande interesse é o Programa Arquipélago de São Pedro e São Paulo (PROARQUIPÉLAGO), cujo objetivo é “garantir a habitabilidade humana permanente no Arquipélago e realizar pesquisas que visem à exploração, ao aproveitamento, à conservação e à gestão dos recursos naturais lá existentes” (MB, 2013c). Este programa além do objetivo já citado, possui um grande valor econômico, pois proporciona um acréscimo de aproximadamente 450 mil km², o que corresponde a 10% de nossa Zona Econômica Exclusiva (SERAFIM – CHAVES 2005, p. 80).

A vertente científica da Amazônia Azul, além de proporcionar um melhor conhecimento do ambiente marinho em seus diversos aspectos (físico, biota, químico e geológico), possibilita o necessário entendimento das consequências das transformações ocorridas em decorrência das diversas ameaças no ambiente marinho, transformando o conhecimento obtido pelo esforço de pesquisa em sabedoria com a aplicação de tecnologias mais eficazes e seguras.

Esta vertente auxilia também a promover a conscientização da sociedade, por meio dos trabalhos científicos divulgados, sobre o problema da preservação ambiental no mar, uma vez que a poluição marinha não possui fronteiras, demandando um esforço conjunto e integrado de diversos atores em escala local e global, muitas vezes com interesses antagônicos.

3.1.3 A Vertente Soberania

Esta vertente diz respeito à proteção dos interesses brasileiros nesta área imensa que é a Amazônia Azul, possuidora de infinitas riquezas como já visto nas vertentes anteriores. Diferentemente das massas continentais, onde as fronteiras podem ser fisicamente demarcadas, no mar isso não é possível, sendo as fronteiras definidas pela presença de uma marinha capaz de garantir a soberania do Estado (MB, 2013c).

Neste sentido o Estado brasileiro vem investindo nos últimos anos em navios e lanchas patrulha, corvetas, submarinos e helicópteros para equipar a Marinha do Brasil, de modo a permitir que ela desempenhe de maneira eficiente e eficaz o seu papel de guardadora dos interesses nacionais no mar (MB, 2013b).

Ao ampliar a presença do Estado brasileiro na ZEE, a Marinha do Brasil contribui para estimular o sentimento nacional de posse e de valorização desses espaços marítimos, fortalecendo seu conceito como patrimônio nacional a ser preservado.

3.1.4 A Vertente Ambiental

A vertente ambiental diz respeito ao uso sustentável dos recursos do mar. Estudos científicos com aplicação de novas tecnologias vêm sendo desenvolvidos a fim de possibilitar retirar dos mares a maior gama de recursos lá existentes, sejam eles biológicos, energéticos ou minerais. Esta exploração tem de ser racional de modo a preservar o ambiente marinho e com isso não causar desequilíbrio entre as espécies que lá se encontram. Para tanto, torna-se necessário o desenvolvimento de políticas públicas e privadas voltadas para a preservação dos recursos marinhos (MB, 2013c).

Neste contexto, programas de educação ambiental com a participação da sociedade, em especial daquelas pessoas que vivem próximas ao mar e que dele tiram seu sustento ou o utilizam como lazer, podem contribuir significativamente para a preservação do meio ambiente marinho e o desenvolvimento sustentável.

Na preservação ambiental da Amazônia Azul, é necessário se ter em conta que devido à complexidade das tarefas a serem desenvolvidas e também da grande área a ser abrangida, ações isoladas não fazem sentido. Deve-se buscar integrar as ações tendo à frente os órgãos ambientais nacionais e regionais que, em parceria com entidades privadas e utilizando-se dos conhecimentos de profissionais que possam aplicar as mais novas técnicas existentes em termos de gestão ambiental, poderão conduzir os trabalhos de maneira eficaz. Para tanto, a disponibilidade de recursos, aquisição de meios, formação de pessoal e liderança constituem-se nos grandes desafios (VIDIGAL 2006, p. 201 – 203).

O sentimento de que o ambiente marinho deve ser preservado já é um fato que vem preocupando a sociedade de uma forma geral. Deixar de tomar atitudes que visem a preservação deste ambiente pode causar problemas não só para o país, mas para todos que o cercam.

Algumas temáticas ambientais, cujos impactos extrapolam as fronteiras dos Estados Nacionais, têm surgido com maior destaque na política internacional e influenciado a (re)configuração da geopolítica mundial. Neste sentido, podemos mencionar, na esteira do agravamento da crise ambiental mundial, problemas como a diminuição da camada de ozônio, a mudança do clima global, a perda da biodiversidade, a **poluição dos ambientes marítimos** (grifo nosso) e a devastação das florestas, além dos múltiplos desafios relacionados à água e à energia. A geopolítica contemporânea caracteriza-se, dessa maneira, pelo que Marília Steinberger definiu como “relações de poder de vários atores sobre o território”, extrapolando a perspectiva clássica de poder centrado exclusivamente no Estado (RODRIGUES, 2008).

É no sentido de ir ao encontro do pensamento acima citado que a Marinha do Brasil deve buscar cada vez mais se inserir junto à sociedade para divulgar o potencial da Amazônia Azul juntamente com sua necessária preservação, participando ativamente da

fiscalização deste vasto bioma aquático, de modo a minimizar possíveis fragilidades do Estado brasileiro em discussões com outros atores internacionais.

3.2 O PRÉ-SAL

O Brasil pode se tornar um dos maiores produtores mundiais de petróleo com a descoberta do pré-sal, o qual se encontra inserido na Amazônia Azul. As estimativas são de que em 10 anos possa-se alcançar a duplicação da produção nacional diária de petróleo (DE FREITAS, 2011). Mas o país está preparado para lidar com eventuais desastres causados por derramamento de óleo no mar? A exploração do petróleo é uma atividade de risco e acidentes sempre acontecem. Este é um dos desafios do pré-sal. Ao lado dos desafios tecnológicos e logísticos, o desafio ambiental surge como o grande multiplicador de vulnerabilidade pelo apelo que possui na imprensa e perante a população em geral.

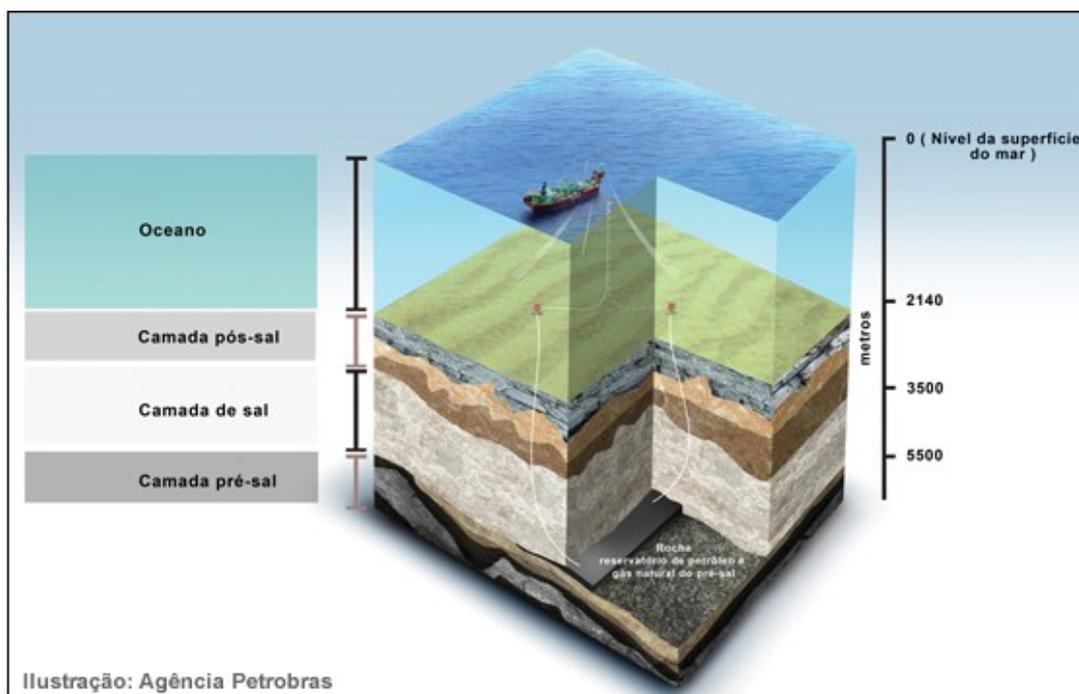


Figura 4 -As camadas do subsolo marinho e o Pré-Sal.
Fonte: TN, 2011.

Em alto mar a 300 Km do litoral, está sendo desbravada a “última fronteira do Brasil” (OS DESAFIOS, 2012). Lá, a quase 7000m de profundidade, encontra-se a maior reserva de petróleo encontrada nos últimos 10 anos (Figura 4). Esta área, com cerca de 800 Km de extensão por 200 Km de largura, é conhecida como província do pré-sal (Figura 5) (LIMA, 2011).

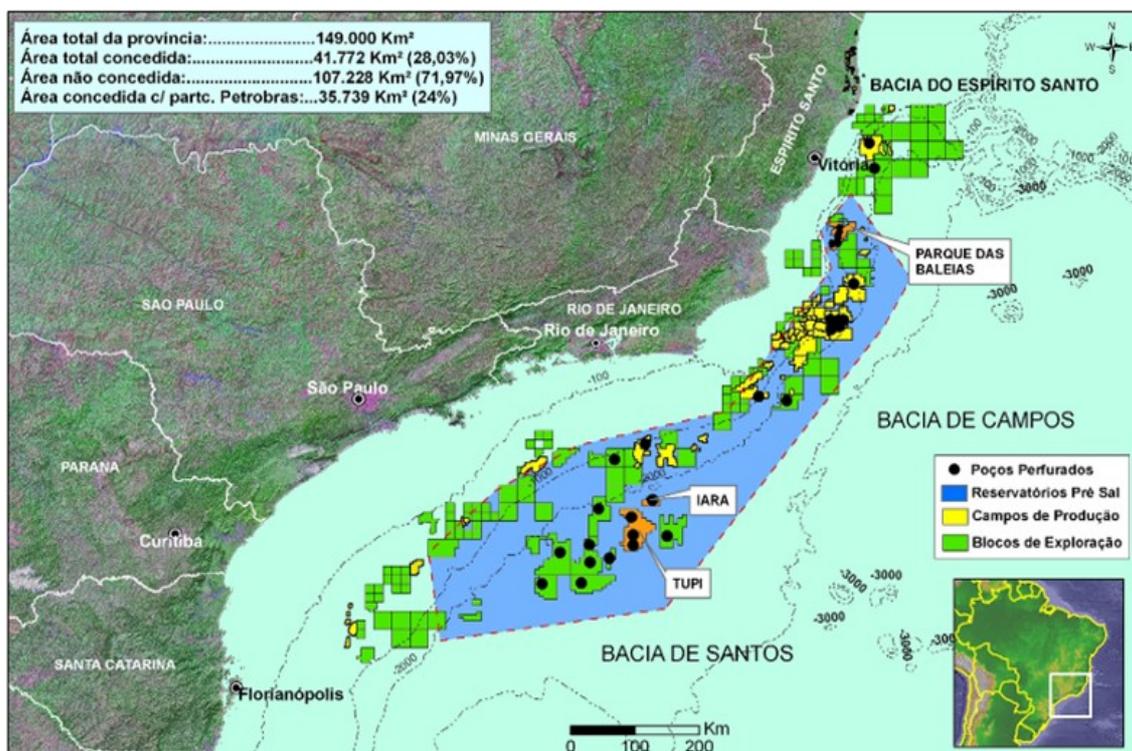


Figura 5 -A Província do Pré-Sal
 Fonte: TN, 2011.

O pré-sal tem sua origem há cerca de 130 mil anos, durante a separação dos continentes africano e sul americano. Nesse período, materiais orgânicos tais como algas e bactérias foram sendo mortos e depositados no leito do mar. Com o passar do tempo, algumas porções de água ficaram confinadas, dando origem ao sal que foi se acumulando em camadas de grande espessura, acima do material orgânico já depositado. Este sal então serviu de selo para o petróleo gerado pelo material orgânico decomposto durante os milhares de anos (PETROBRAS, 2009).

No início deste século, verificou-se a necessidade de a produção nacional de petróleo ser aumentada e vários novos poços cada vez mais profundos foram perfurados neste intuito. Após várias pesquisas e análises de levantamentos geológicos, foi verificada a possibilidade da existência de petróleo na camada abaixo do sal, por isso chamada de pré-sal (FRAGA, 2012).

Em 2005, foi perfurado o primeiro poço do pré-sal chamado Paraty, com 2000 metros de lâmina d'água e mais 5000 metros aproximadamente de profundidade abaixo do leito marinho, sendo 2000 metros deste formado por sal. Este poço possuía bastante gás mas quase nenhum petróleo, porém serviu para provar a existência de uma camada de hidrocarbonetos na região, dando esperança de encontrar petróleo em um novo poço. Esse novo poço foi o Tupy, perfurado em março de 2006 em uma camada de sal de mais de 2000 metros de espessura e onde foi encontrado petróleo (PETROBRAS, 2009).

A descoberta de petróleo em Tupy (atualmente denominado Lula) foi definitivamente o início da produção de óleo no pré-sal. Após a descoberta, foi realizado o Teste de Longa Duração (TLD)²² de maio de 2008 até o final de 2010, durante o qual foram verificadas a qualidade do petróleo produzido, a vazão do poço e a viabilidade econômica do mesmo (PORTAL BRASIL, 2013). De acordo com os dados coletados na época do TLD, a vazão diária do poço era de aproximadamente 25 mil barris de petróleo, com uma reserva²³ estimada entre 5 e 8 bilhões de barris com características intermediárias entre leve e média, sendo assim classificado como de boa qualidade (PETROBRAS, 2009).

Atualmente, as reservas provadas de petróleo do pré-sal são de aproximadamente 16 bilhões de barris. Com as descobertas mais recentes do pré-sal, as estimativas mais

²² Teste realizado em poços de petróleo durante um período mínimo de 6 meses, com o objetivo de obter informações sobre o comportamento de reservatórios e sobre os fluidos que serão produzidos (ELLWANGER, 2011).

²³ São as quantidades de petróleo que, por análise dos dados geológicos e de engenharia, podem ser estimadas com certeza razoável como sendo, a partir de uma determinada data, comercialmente recuperáveis de jazidas conhecidas e nas atuais condições econômicas, métodos operacionais e regulamentos governamentais (INDEXMUNDI, 2012).

conservadoras dão conta de que as reservas possam chegar a mais de 30 bilhões de barris em um futuro próximo (CHAMBRIARD, 2013), isso dado que apenas cerca de 31% da província do pré-sal foi licitada ou concedida (FRAGA, 2012). As previsões mais otimistas são de aproximadamente 100 bilhões de barris de óleo equivalente²⁴ (boe) (PORTAL BRASIL, 2013), uma grande riqueza que traz junto com o potencial lucro um grande risco ambiental por ocasião de acidentes com derramamento de óleo no mar (PETROBRAS, 2009). Esse risco é de tal ordem que a PETROBRAS incluiu desde o ano de 2012 em seu Plano Estratégico a política de “Vazamento Zero”, que segundo sua Presidente Graça Foster é de fundamental importância.

“Me dizem que isso [vazamento zero] não existe. Pode até não existir, mas eu quero”, disse a presidenta da Petrobras, Graça Foster, durante evento no Rio de Janeiro. “Na dúvida [de haver um vazamento], é um dever [do responsável pela unidade] parar a produção. Não precisa de autorização para parar “(PORTAL BRASIL, 2012a).

3.2.1 O potencial risco ambiental

As maiores dificuldades referentes à mitigação de um possível acidente envolvendo vazamento de óleo na área do pré-sal dizem respeito às grandes profundidades (mais de 7000m) e distância da costa (mais de 300 km) envolvida nesta região. Caso um acidente ocorra, será necessário mobilizar pessoal e material para contê-lo, o que acarretará um esforço logístico fora do normal, caracterizando-se como um desafio (TN, 2011).

Neste sentido, normas e regras tornam-se fundamentais na tentativa de evitar ou pelo menos minimizar a possibilidade de ocorrência de acidentes.

²⁴ Unidade utilizada para permitir a comparação de volumes de petróleo e gás natural convertendo-os na mesma unidade. Ex: 1.000 m³ de gás natural = aproximadamente 1 m³ de óleo equivalente = aproximadamente 6,29 barris de óleo equivalente(OGX, 2013).

No Brasil, de acordo com decreto nº 2.455, de 14 de janeiro de 1998, o órgão responsável por regulamentar o setor de petróleo é a ANP, que possui uma estrutura completamente dedicada a este fim, cabendo à Marinha do Brasil a tarefa subsidiária de auxiliar na fiscalização dos delitos ambientais que venham a ocorrer no mar, conforme consta na Lei Complementar nº 97 de 09 de junho de 1999.

3.3 IMPACTOS AMBIENTAIS CAUSADOS POR DERRAMAMENTO DE ÓLEO²⁵ NO MAR

Os impactos ambientais causados pela indústria do petróleo podem ser catastróficos, com efeitos sentidos em um curto espaço de tempo e que por vezes perduram por longo período. Neste sentido, tanto as empresas responsáveis pela produção desse insumo quanto os órgãos governamentais reguladores e fiscalizadores têm suas responsabilidades como pode ser visto na citação abaixo.

É indiscutível hoje a importância que o meio ambiente adquiriu para a indústria do petróleo. Não só os requisitos de caráter legal têm exercido crescente pressão sobre a mesma, como também o mercado vem demandando cada vez mais posturas e atitudes ambientalmente orientadas por parte de todos os segmentos dessa indústria (SZKLO, 2008, p. 327).

Na indústria petrolífera, são diversos os tipos e as maneiras de se produzir impactos ambientais. Estes impactos podem ser concretizados por meio de emissões de gases poluentes na atmosfera, poluição dos rios, lagos e mares, além do descarte de resíduos tóxicos em locais e de maneira inapropriada. Porém, os impactos mais nocivos ao meio ambiente são aqueles causados por derramamentos de petróleo e seus derivados, os quais exigem uma atitude de constante alerta para a possível degradação do meio ambiente. Tendo em vista essa

²⁵ Para efeito deste trabalho deve-se entender a palavra “óleo” como sendo um termo genérico referente a petróleo e seus derivados (Nota do Autor).

possibilidade, se faz necessário o rigoroso acompanhamento das atividades e a confecção de planos de resposta, a fim de mitigar os danos ambientais, caso acidentes venham a acontecer.

As atividades da indústria de petróleo, principalmente em áreas no mar, possuem um potencial elevado de causar impactos ao meio ambiente. Esses impactos, em última análise, vão depender da fase do projeto que está em andamento, das dimensões do projeto e de sua complexidade, das condições ambientais, da sensibilidade da área na qual o projeto está sendo desenvolvido e da eficiência do seu plano de resposta (MARIANO, 2007, p. 143).

Os possíveis grandes derramamentos de petróleo e seus derivados acima mencionados podem ocorrer por falhas humanas, de equipamentos ou até mesmo uma combinação das duas, o que pode levar à ruptura de dutos, afundamento de uma plataforma, abalroamento de navios e tantas outras coisas possíveis no universo complexo que é a atividade da área de petróleo no mar.

3.3.1 Efeitos do derramamento de óleo no mar

Quando da ocorrência de um derramamento de óleo no mar, existe a tendência de que ele se espalhe formando uma ou mais manchas de espessuras variáveis e podendo ter suas trajetórias alteradas em função da velocidade e direção dos ventos, das marés e das correntes marinhas (MONTEIRO, 2003, p.44). Diante da aplicação dos fatores expostos anteriormente, normalmente a mancha do óleo tende a se expandir, de forma a aumentar sua área e diminuir sua espessura. Ainda durante o seu deslocamento, a mancha de óleo deverá sofrer uma série de outros processos tais como evaporação, emulsificação²⁶, dissolução e oxidação²⁷ que, por sua vez, são influenciados por outros fatores, tais como a temperatura, o pH e a salinidade da

²⁶Processo no qual ocorre a dispersão do óleo na água formando gotículas(MONTEIRO, 2003, p. 47).

²⁷Processo as moléculas de hidrocarbonetos reagem com o oxigênio do ambiente circundante formando outros compostos solúveis que então irão se dissolver na água(MONTEIRO, 2003, p. 48).

água do mar, a umidade do ar, a radiação solar, a presença de bactérias na água, a existência de materiais sólidos suspensos na água, e, das propriedades físico-químicas do óleo derramado (MONTEIRO, 2003, p. 45-51).

Pode-se dizer, de uma forma geral, que durante a ocorrência de um derramamento de óleo no mar, apenas os componentes do óleo que são solúveis em água terão a capacidade de afetar os organismos vivos que se encontram no mar. Porém, devido à ação mecânica de fatores externos como ventos, ondas e correntes agindo sobre a mancha de óleo, esta tende a misturar-se de forma mais homogênea com a água, fazendo com que outros componentes do óleo que antes não eram solúveis passem agora a ser e a também afetar os organismos vivos ali presentes (MONTEIRO, 2003, p. 45-51).

Nos acidentes de derramamento de óleo em ambientes costeiros como lagoas, estuários e manguezais, pode-se observar efeitos nocivos bastante acentuados, por serem estes ambientes considerados ecossistemas sensíveis (MARIANO, 2007, p. 495-502).

Alguns derivados de petróleo tais como a gasolina, o querosene e a nafta são mais tóxicos que o óleo diesel e do que o próprio petróleo. Em contrapartida, o petróleo e o óleo diesel permanecem no meio ambiente por mais tempo e por conta disso os impactos ambientais causados por eles podem ter uma duração mais longa. Existem estudos que apontam para a possibilidade de efeitos de mutação genética provocados por alguns componentes do petróleo em espécies vivas. Estes componentes, após serem ingeridos por estas espécies, podem ser absorvidos pelo organismo humano, por meio do consumo desses seres vivos pelo homem (MONTEIRO, 2003, p. 53).

Levando em consideração o acima exposto, pode-se concluir que, quando se estuda os efeitos de um derramamento de óleo no mar, nota-se que esses não dependem exclusivamente da quantidade de combustível derramada, mas também da especificação e da toxicidade desse material, do tempo que ele ficou em contato com o meio ambiente e do

comportamento do óleo frente às ações de fatores externos tais como a ação química, ventos, temperatura, correntes, ondas. Enfim, irá depender muito também do ambiente que o envolve.

As questões envolvendo o meio ambiente, principalmente nos setores de alto risco como é o caso do setor petrolífero, têm se tornado cada vez mais importantes, e fatores decisivos na formação da imagem das instituições do setor. A postura da instituição pode ser de observar as questões ambientais por dois ângulos. Elas podem ser observadas do ângulo da ameaça, o que poderá levar a uma postura de somente cumprir as regras mínimas para evitar punições ou pode ser observada do ângulo da oportunidade, apresentando uma postura pró-ativa, incrementando a visibilidade da instituição e aumentando investimentos (SZKLO, 2008, p. 356).

É neste sentido que o posicionamento da Marinha do Brasil deve ser o de observar as questões ambientais como uma oportunidade, pois no exercício das atividades inerentes à Autoridade Marítima, tem o dever de fiscalizar todos os possíveis agentes poluidores no mar, procurando se antecipar aos acidentes e, nos casos em que estes ocorram, tem que agir com rapidez e eficiência, de modo a contribuir com a minimização dos efeitos negativos no meio ambiente. Feito isso, certamente haverá um incremento na visibilidade da instituição, que estará demonstrando a seriedade e competência que vem sendo construídas ao longo dos anos.

4 DEFINIÇÕES APLICÁVEIS AOS PLANOS DE CONTINGÊNCIA

De modo a proporcionar um melhor entendimento sobre os Planos de Contingência, faz-se necessária a apresentação de algumas definições e conceitos aplicáveis aos mesmos. Estas definições e conceitos, em sua grande maioria, são apresentadas por entidades internacionais ligadas à ONU e que regulam o assunto, porém, outras entidades que representam as empresas de navegação e as do setor petrolífero também emitem algumas normas e definições que são internacionalmente aceitas pelos países.

4.1 O QUE É UM PLANO DE CONTINGÊNCIA

Um plano de contingência é um documento onde estão contidas instruções que devem ser seguidas quando da preparação para atender a algum tipo de emergência, durante o atendimento da emergência e também após a emergência. A palavra Contingência tem a ver com o fato de que algo pode acontecer ou não, não existindo a certeza sobre ele (CETESB, 2013a). Isso significa que um acidente pode ou não acontecer, ou que vai acontecer, mas não se sabe quando, como ou onde.

Neste contexto, um plano de contingência para derramamentos de óleo procura visualizar as possíveis falhas que possam vir a ocorrer na exploração e produção do petróleo e definir antecipadamente quais seriam as melhores práticas para gerenciar as ações de combate a estas falhas. Um plano de contingência deve possuir dados sobre os contatos, equipamentos e materiais disponíveis e os procedimentos a serem adotados para que a resposta tenha a maior eficiência possível. É importante que os planos de contingência contenham informações detalhadas sobre como as equipes que irão atender à emergência devem se preparar para

atender aos diversos tipos de incidentes onde ocorra derramamento de óleo, procurando abranger as diferentes situações com as quais as equipes de emergência podem vir a se deparar (US- EPA, 1999).

De uma maneira geral, um plano de contingência para derramamento de óleo é uma ferramenta com a qual as equipes de resposta a emergências devem estar familiarizadas, a fim de minimizar, o mais rápido possível, as consequências adversas causadas por um derramamento de óleo. Neste sentido, estas equipes devem procurar diminuir o tamanho do derramamento, seu alcance e conseqüentemente os danos causados, sejam às pessoas, às instalações ou ao meio ambiente.

4.2 DAS CLASSIFICAÇÕES

Os derramamentos de óleo podem ser classificados quanto ao nível de resposta a ele, quanto ao volume de produto derramado e quanto a sua abrangência geográfica. Neste item, será vista cada uma destas classificações.

4.2.1 Classificação quanto ao nível de resposta.

Com a finalidade de possibilitar uma facilidade em termos operacionais em casos de acionamento dos planos de contingência decorrentes de incidentes com derramamento de óleo, algumas instituições internacionais tais como a ITOPF (*The International Tanker Owners Pollution Federation Limited*), a IPIECA (*International Petroleum Industry Environmental Conservation Association*) e a IMO (*International Maritime Organization*), criaram uma classificação única para ordenar os tipos de resposta a estes derramamentos de

óleo, chamado Esquema Global de Resposta à Poluição por Óleo (*Tiered Response*). Este esquema é classificado em três níveis de resposta, conforme o tamanho do incidente em termos de volume de produto derramado (CETESB, 2013a):

- Nível 1 (*Tier 1*) – Resposta a vazamentos operacionais, restritos, de pequenos volumes. É utilizada a capacidade local de resposta, cuja companhia/instituição responsável deve ter condições de atender individualmente.

- Nível 2 (*Tier 2*) – Vazamento de proporção intermediária, de abrangência regional, que requer o apoio de diferentes empresas e instituições, além de agências governamentais.

- Nível 3 (*Tier 3*) – Vazamento de grandes proporções, de abrangência nacional ou mesmo internacional. Ocorre grande demanda de recursos humanos e materiais, estando as operações de resposta a cargo, geralmente, do Governo. (CETESB, 2013a).

Para classificar um incidente com relação à resposta que será dada ao mesmo, alguns fatores são levados em consideração, dentre os quais três se destacam. O primeiro deles é a quantidade do produto que se estima ter sido derramado; o segundo é o potencial da área onde ocorreu o incidente em ser afetada, levando-se em conta sua sensibilidade e dos ambientes naturais; e o terceiro fator são as questões socioeconômicas.

4.2.1.1 Classificação quanto ao volume de produto derramado.

Dentro do fator quantidade de produto derramado, ainda pode-se fazer uma outra classificação, sendo a da ITOPF mais utilizada e que classifica os derramamentos em:

- Pequenos (derramamento de produto estimado em até 7m³).

- Médios (derramamento de produto estimado entre 7m³ e 700m³).

- Grandes (derramamento de produto estimado maior que 700m³) (CETESB, 2013b).

Em que pese existirem as classificações acima, cada país possui completa autonomia de estabelecer, em seu plano de contingência ou outro documento pertinente, a classificação que melhor se adeque à sua necessidade.

No caso brasileiro, a norma mais utilizada é a Resolução CONAMA nº 398/2008 que classifica os incidentes com derramamentos em pequenos (derramamento de produto estimado até 8m³ de produto derramado), médios (derramamento de produto estimado entre 8m³ e 200m³) e grandes (derramamento de produto estimado maior que 200m³). A publicação NORTAM-09 adota esta classificação (BRASIL, 2007).

4.2.2 Classificação quanto à abrangência.

Em regra geral, quanto a sua abrangência, os planos de contingência podem ser classificados em nacional, regional e local, ocorrendo, no entanto, algumas diferenças operacionais entre eles (CETESB, 2013c). Suas definições são as seguintes:

- **Plano Local de Contingência (PLC)** – Atendimento de incidentes do nível 1 (Tier 1). Neste tipo de documento, a responsabilidade pela elaboração é das empresas envolvidas dentro de suas áreas de responsabilidade. Quando ele integra vários outros Planos de Emergência Individuais (PEI), referentes a mais de uma instalação operando próximas em uma mesma área, ele pode ser chamado de Plano de Auxílio Mútuo (CETESB, 2013c).

- **Plano Regional de Contingência (PRC)** – Atendimento de incidentes do nível 2 (Tier 2). Neste tipo de plano, a responsabilidade pela elaboração pode ser de um dos Estados da federação ou de um grupo de Estados, dependendo do tamanho da área abrangida pelo plano que pode ser desde uma parte do território de um Estado até o envolvimento de dois ou mais Estados. Cabe aos entes federativos abrangidos pelo plano, a responsabilidade pela sua implantação e pelo seu gerenciamento (CETESB, 2013c).

- **Plano Nacional de Contingência (PNC)** – Atendimento de incidente do nível 3 (Tier 3). Neste tipo de plano, a responsabilidade pela resposta ao incidente é do governo federal, por meio de um dos seus órgãos que possuam abrangência de atuação nacional. Neste plano, estarão contidas todas as medidas e a estrutura necessárias para uma correta ação de resposta a nível nacional. Nos casos de acionamento do plano nacional de contingência, é possível que, por se tratar de incidentes de grandes proporções, a infra-estrutura nacional não seja suficiente para atender a emergência. Neste caso, o plano deve prever a solicitação de ajuda internacional, tanto de países como de empresas. Cabe aos órgãos federais responsáveis pela política ambiental no país a tarefa de elaborar, em conjunto com seus homólogos estaduais e municipais, o PNC. Nesta tarefa, entidades da sociedade tais como empresas dos setores envolvidos e Organizações Não Governamentais (ONGs) também podem ser consultadas (CETESB, 2013c).

Como pôde ser observado, cabe ao governo federal, a tarefa de confeccionar e implementar um plano nacional de contingência nos casos de derramamentos de óleo de grandes proporções. A Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar de 1982 (UNCLOS), que entrou em vigor em 1994 e foi ratificada pelo Brasil, prevê na sua parte XII:

Artigo 194 –Medidas para prevenir, reduzir e controlar a poluição no ambiente marinho.

1. Estados-Membros devem tomar, individual ou conjuntamente, conforme o caso, todas as medidas compatíveis com a presente Convenção que sejam necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio ambiente marinho a partir de qualquer fonte, utilizando para este fim os meios mais viáveis à sua disposição e de acordo com suas capacidades, devem procurar harmonizar as suas políticas a esse respeito.

2. Estados-Membros tomarão todas as medidas necessárias para assegurar que atividades sob sua jurisdição ou controle não efetuem de modo anão causar prejuízos por poluição a outros Estados e seu meio ambiente, e que a poluição causada por incidentes ou atividades sob sua jurisdição ou controle não se estenda além das áreas onde exerçam direitos soberania, em conformidade com a presente Convenção (tradução do autor) (UN, 2011).

Como visto no artigo 194 da Convenção, a ONU convoca os Estados a adotarem medidas para preservar o meio ambiente marinho, devendo estes Estados prevenir e controlar a poluição marinha e, caso esta poluição aconteça, deverão tomar todas as medidas para que ela não se espalhe.

Artigo 235 – Responsabilidade e sujeição

1. Os Estados são responsáveis pelo cumprimento de suas obrigações internacionais relativas à proteção e preservação do ambiente marinho. Eles serão responsabilizados, de acordo com o direito internacional.
2. Os Estados devem garantir, de acordo com seus sistemas jurídicos, que o recurso para a pronta e adequada indenização ou reparação pelos danos causados pela poluição do meio ambiente marinho por pessoas físicas ou jurídicas sob sua jurisdição estará disponível (tradução do autor) (UN, 2011).

Pode-se verificar ainda que, de acordo com o artigo 235 da Convenção, o Estado pode ser responsabilizado por eventuais danos causados pela violação de suas obrigações internacionais em combater a esta poluição.

Neste sentido, a Marinha do Brasil tem a responsabilidade de cooperar com os órgãos ambientais, como previsto na Lei no 9.966, de 28 de abril de 2000 (também conhecida como Lei do óleo), na elaboração e implementação de um plano nacional de contingência. De acordo com a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 e com a Lei complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, cabe a Marinha do Brasil, em coordenação com outros órgãos, a fiscalização e prevenção da poluição marinha, sendo para isso o Comandante da Marinha nomeado Autoridade Marítima.

5 O PLANO NACIONAL DE CONTINGÊNCIA PARA INCIDENTES DE POLUIÇÃO POR ÓLEO NAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS (PNC).

Como visto anteriormente, é de responsabilidade do governo federal a elaboração de um plano de contingência a nível nacional, com a finalidade de mitigar incidentes com derramamento de óleo no mar. Este plano deve contemplar todos os órgãos que porventura possam vir a colaborar no caso de um incidente vir a se concretizar, assim como as ações a serem implementadas e a estrutura a ser utilizada. No caso brasileiro, esta iniciativa teve início em 1998 e até o momento ainda não foi finalizada.

As informações a seguir apresentadas foram obtidas por meio de entrevista concedida pelo Assessor da Gerência de Meio Ambiente da Diretoria de Portos e Costas (DPC), pelo Assessor da Divisão de Assuntos Marítimos e Ambientais do Estado-Maior da Armada (EMA) (APÊNDICE A) e por meio de consulta à minuta do “Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo nas Águas Jurisdicionais Brasileiras” (PNC), (ANEXO A).

5.1 HISTÓRICO DO PNC NO BRASIL.

Os trabalhos para a criação do “Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo nas Águas Jurisdicionais Brasileiras” (PNC) tiveram início em 1998, por iniciativa do Ministério das Minas e Energia (MME), quando a “Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em caso de Poluição por Óleo” (OPRC-90²⁸) ainda

²⁸Convenção Internacional sobre Poluição por Óleo, Resposta e Cooperação de 1990. É o instrumento internacional que fornece um arcabouço legal para facilitar a assistência na cooperação internacional mútua e na preparação e resposta a incidentes de poluição por óleo. A convenção exige que os Estados planejem e preparem os sistemas nacionais de combate à poluição em seus respectivos países, mantendo a capacidade e os recursos adequados para enfrentar as emergências de poluição por óleo (BRASIL, 1998).

encontrava-se em apreciação no Congresso Nacional para a sua internação no País. Na ocasião, o MME tomou a iniciativa de promover gestões, junto aos Ministérios envolvidos, para a criação de um Grupo de Trabalho Interministerial (GTI) para a elaboração do PNC nacional, conforme previsto para os países signatários da OPRC-90. A Marinha do Brasil (MB) aceitou coordenar os trabalhos desse GTI.

Participaram dos trabalhos do GTI representantes do Ministério do Meio Ambiente, (MMA), do Ministério dos Transportes (MT), do MME, da Defesa Civil, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA), da PETROBRAS, entre outros e, posteriormente a Agência Nacional de Petróleo Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), sob a coordenação da MB.

No ano 2000, a MB apresentou ao MMA um relatório dos trabalhos até então conduzidos pelo GTI e passou a sua coordenação ao MMA, tendo em vista as novas disposições da Lei nº 9.966, aprovada em 28 de abril de 2000. Esta lei estabelece, no seu artigo 8º, que 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 2004, o MMA consolidou as diversas propostas oriundas de todos os órgãos participantes e elaborou uma nova Proposta de Decreto para criação do PNC. No entanto, esta proposta não foi encaminhada à época. Em 2007, novas discussões a respeito do assunto voltaram a ocorrer e nova proposta de PNC foi elaborada. No entanto, mais uma vez deixou de ser encaminhada.

Em 2010 ocorreu o enorme vazamento de petróleo da plataforma *Deepwater Horizon*, operada pela empresa BP no Golfo do México. Naquela ocasião, o Presidente da República determinou a retomada dos trabalhos sobre a elaboração do PNC.

Dessa forma, o MMA formulou convite à MB para participar de reunião, naquele Ministério, para a retomada das atividades para a conclusão do PNC e, em dezembro de 2010, os trabalhos foram concluídos com a elaboração de uma proposta de decreto presidencial. A proposta então foi encaminhada à Casa Civil da Presidência da República que devolveu a proposta ao MMA, alegando que a referida proposta deveria passar por todos os Ministérios envolvidos para ser analisada e ratificada.

Fruto das repercussões do incidente de poluição por óleo ocorrido no Campo de Frade na Bacia de Campos em novembro de 2011 e das fortes cobranças da sociedade sobre a inexistência de um PNC com a finalidade de mitigar os danos ambientais e orientar as ações de resposta no nível federal em caso de incidentes de poluições por óleo de grandes proporções, a Presidente da República determinou que o MME coordenasse os trabalhos a fim de concluir o PNC. Nesse sentido, foi criado um GT *Ad Hoc*, integrado por representantes do MME, MMA, MB, IBAMA e ANP.

Em maio de 2012, foi encaminhada uma proposta de decreto à Casa Civil para assinatura da Presidente da República. Aquela proposta contemplava as sugestões apresentadas por todos os Ministérios e Instituições que integravam o futuro Comitê de Suporte do PNC.

Em outubro de 2012, foi realizada reunião na Casa Civil da Presidência da República. Naquela reunião compareceram os representantes dos Ministérios do Meio Ambiente, Minas e Energia e Defesa, com seus respectivos assessores jurídicos, os quais tiveram por finalidade o acerto final dos detalhes de redação da proposta de decreto. Naquela ocasião, foram também dirimidas dúvidas de natureza técnica e jurídica.

Após a reunião acima mencionada, novamente o representante da Casa Civil da Presidência da República expressou a necessidade de encaminhar o documento final para a

apreciação de todos os Ministérios envolvidos antes do encaminhamento para assinatura da Presidente da República.

Em abril do corrente ano, mais uma reunião foi convocada pelo MME com os envolvidos na proposta do decreto para nova apreciação do documento, pois o mesmo havia sofrido algumas alterações na Casa Civil.

Naquela reunião, foi esclarecido pelo representante do MME de que as alterações inseridas pela Casa Civil diziam respeito à disponibilização de bens, equipamentos e serviços para o PNC, porém o representante do MME deu garantias de que os integrantes do Grupo de Acompanhamento e Avaliação não terão a responsabilidade de adquirir equipamentos específicos para as ações de resposta aos incidentes com derramamento de óleo.

Tendo as dúvidas sido sanadas, as propostas apresentadas foram aceitas e o MME encaminhou o documento final à Casa Civil da Presidência da República para a assinatura da Presidente.

Até a data término deste trabalho (Agosto de 2013) a proposta de Decreto Presidencial ainda encontra-se na Casa Civil da Presidência da República aguardando para ser apreciada e assinada.

Este breve histórico da evolução do PNC brasileiro ajuda a compreender a complexidade dos fatos que envolvem a elaboração deste documento, demonstrando a morosidade cultural que permeia o setor político brasileiro, bem como serve de contexto para se entender o papel da Marinha do Brasil neste cenário político.

5.2 AS RESPONSABILIDADES DA MARINHA DO BRASIL DIANTE DO PNC.

A proposta de decreto do PNC estabelece uma estrutura de funcionamento que inclui todos os órgãos envolvidos em um possível incidente com derramamento de óleo no

mar. Nesta estrutura, a Marinha do Brasil possui papel bastante relevante, na medida em que tudo que diz respeito ao mar faz parte do seu ambiente e lhe é bastante familiar.

Neste item, será feita a apresentação dos artigos do PNC que mais afetam a Marinha do Brasil e, em seguida, será conduzida uma análise dos mesmos, de modo a proporcionar um melhor entendimento sobre suas responsabilidades frente a este novo documento.

Cabe ressaltar que durante as análises realizadas, serão desconsiderados aspectos relativos ao documento COMOPNAVINST 10-03 que trata de Incidentes de Poluição por Óleo nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB). Isto se deve ao fato de que o mesmo foi assinado em 26 de março de 2013, portanto antes da versão mais atualizada do PNC ter sido avaliada pelo GTI em abril do corrente ano (ANEXO A).

Em que pese a ressalva acima, o referido documento, de maneira pró-ativa, se antecipa aos fatos e apresenta uma estrutura para os casos de Incidentes de Poluição por Óleo nas Águas Jurisdicionais Brasileiras. Porém, a consideração deste durante a presente análise poderia conduzir a conclusões equivocadas tendo em vista que, em alguns pontos ele não se encontra atualizado com a proposta de PNC que foi enviada à Casa Civil da Presidência da República (APÊNDICE A).

5.2.1 Apresentação do PNC e análise do papel da Marinha do Brasil frente ao mesmo.

No Artigo 5º, é estabelecida a criação do Comitê Executivo do PNC, formada por uma Autoridade Nacional, a ser exercida pelo Ministério do Meio Ambiente. Este artigo estabelece ainda que além da Autoridade Nacional, o comitê contará com representantes do Ministério das Minas e Energia, Ministério dos Transportes, Secretaria de Portos da Presidência da República, Marinha do Brasil, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos

Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), Ministério da Integração Nacional, Agência Nacional do Petróleo, Gás natural e Biocombustíveis (ANP) e da Secretaria Nacional de Defesa Civil (ANEXO A).

De acordo com o previsto neste artigo, o Comandante da Marinha deverá designar um representante para integrar o Comitê-Executivo. Este representante fará parte do mais alto nível da estrutura do PNC, portanto deverá ser possuidor de conhecimento necessário ao cargo.

Art. 7º Compete ao Comitê-Executivo:

- I - estabelecer diretrizes para a implementação do PNC;
- II - estabelecer programa de exercícios simulados do PNC;
- III - supervisionar o desenvolvimento do Sistema de Informações Sobre Incidentes de Poluição por Óleo em Águas Sob Jurisdição Nacional - Sisnóleo, e estabelecer os procedimentos necessários para o acesso ao sistema e a sua permanente atualização;
- IV - elaborar o Manual do PNC no prazo de cento e oitenta dias, prorrogável por igual período, contado da data de publicação deste Decreto;
- V - celebrar termos de cooperação, convênios e instrumentos congêneres;
- VI - articular o funcionamento do Comitê de Suporte, para que seus integrantes realizem as ações de resposta aos incidentes de poluição por óleo;
- VII - articular-se junto aos órgãos integrantes da estrutura organizacional do PNC, para auxiliar na elaboração de seus programas e projetos, a fim de atender as atribuições inerentes ao PNC; e
- VIII - elaborar seu regimento interno (ANEXO A).

Como visto neste artigo, as tarefas do Comitê-Executivo são todas de caráter gerencial e normativo, possuindo algumas delas um viés político no tocante às articulações junto a outros órgãos integrantes da estrutura. Com isso, o representante da Marinha do Brasil indicado para esta função deverá pertencer ao órgão de mais alto nível da instituição e que esteja acostumado a este tipo de contatos externos. Neste sentido, o EMA seria a Organização Militar indicada para ceder o representante para a função.

O Artigo 8º estabelece que a Marinha do Brasil fará parte do Grupo de Acompanhamento e Avaliação juntamente com o IBAMA e ANP. Em seu parágrafo único, é evidenciado que, mesmo nos casos em que os incidentes de derramamento de óleo não sejam de nível nacional, o Grupo de Acompanhamento e Avaliação seja ativado a fim de manter o

acompanhamento da situação, pois a mesma pode evoluir positiva ou negativamente (ANEXO A).

Neste artigo fica evidenciada a necessidade de o Comandante da Marinha indicar outro representante para compor a estrutura do PNC, só que desta vez em um nível abaixo que será o operacional.

No Artigo 9º, são estabelecidas as competências do Grupo de Acompanhamento e Avaliação em termos de acionamento e operacionalização do PNC. Em seu parágrafo único, o artigo especifica quem deverá ser designado como Coordenador Operacional do PNC, cabendo à Marinha do Brasil a tarefa preferencial de exercer a Coordenação Operacional, nos casos de incidentes de poluição por óleo ocorridos em águas marítimas e nas águas interiores compreendidas entre a costa e a linha de base reta, a partir da qual se mede o Mar Territorial (ANEXO A).

Este artigo mostra claramente que, como as tarefas do Grupo de Acompanhamento e Avaliação são eminentemente de caráter operacional, seus componentes devem possuir um alto nível de conhecimento técnico e uma visão global do sistema, incluindo aí todo o litoral brasileiro e águas interiores. Tais atributos irão permitir uma melhor avaliação da situação em caso de acionamento do PNC e também um correto acompanhamento das ações de resposta. Em casos em que o representante da Marinha do Brasil seja designado o Coordenador Operacional, isso se dará somente quando o incidente ocorrer no mar territorial brasileiro.

A Portaria nº 156/MB, de 3 de junho de 2004 estabelece a Estrutura da Autoridade Marítima e delega competências aos Titulares dos Órgãos de Direção Geral, de Direção Setorial e de outras Organizações Militares da Marinha, para o exercício das atividades especificadas. Nela, em seu anexo “F”, parágrafo “XI”, o Comandante da Marinha delega competência ao Diretor de Portos e Costas (DPC) para coordenar as ações decorrentes da

aplicação da legislação ambiental por parte dos Agentes da Autoridade Marítima. Com isso fica implícita a necessidade de a DPC possuir pessoal preparado para tal atividade, pois em caso de acionamento do PNC no mar territorial brasileiro ela seria a Organização Militar mais indicada para ceder o representante da Marinha do Brasil.

No Artigo 10, são estabelecidas as várias competências do Coordenador Operacional do PNC dentre as quais se destacam o estabelecimento do centro de operações, a cobrança ao agente poluidor sobre suas responsabilidades em termos de resposta ao incidente ocorrido e a manutenção dos canais de comunicação (ANEXO A).

A redação deste artigo apresenta uma gama bastante grande e variada de atividades que devem ser conduzidas pelo Coordenador Operacional. Estas atividades vão desde a emissão de um relatório até contatos com autoridades nos locais dos incidentes, passando por questões bastante complexas como instalação de centros de operação, comunicações adequadas, contato com a imprensa e garantia da proteção do meio ambiente e da vida humana. Devido a sua complexidade e grande abrangência geográfica, pois o incidente pode ocorrer em qualquer parte do país, estas tarefas devem ser executadas com o auxílio do Comitê de Suporte.

No Artigo 11, é estabelecida a criação de um Comitê de Suporte do PNC, o qual inclui entre seus membros representantes de diversos órgãos federais. Dentre eles, encontram-se representantes do Ministério da Defesa, destacando-se os representantes do Comando da Marinha, titular e suplente. Este artigo também estabelece prazo para que os órgãos federais designem seus representantes. É estabelecido ainda, no seus parágrafos 3º e 4º, que em casos de significância nacional em que ocorra o risco de toque do óleo à costa ou que envolva instalações portuárias e terminais, representantes dos órgãos ambientais estaduais, do porto organizado e da autoridade portuária deverão ser convidados a tomar parte neste Comitê (ANEXO A).

Conforme visto na análise do Art. 10, o Comitê de Suporte é quem proporciona o apoio ao Coordenador Operacional do Grupo de Acompanhamento e Avaliação. Neste comitê, como pode ser visto no Art. 11, existe um representante da Marinha do Brasil, o qual deverá ser designado pelo Comandante da Marinha juntamente com um suplente. A designação destes componentes deve ser feita no prazo de sessenta dias a contar da publicação do Decreto, o que exige uma preparação prévia dos elementos a serem indicados devido à exiguidade de tempo para prepará-los posteriormente à data da publicação do documento.

O Artigo 12 atribui as competências do Comitê de Suporte. Nele, aparece explícita a necessidade deste Comitê atender às demandas da Autoridade Nacional e do Grupo de Acompanhamento e Avaliação, além de participar ativamente na indicação do material e recursos humanos a serem utilizados nos casos de incidentes de poluição por óleo. Cabe a ele ainda, dentre outras tarefas, a de fomentar e participar da capacitação dos segmentos envolvidos no PNC.

Observando-se as competências previstas no Art. 12 e as análises dos Art. 10 e 11, pode-se observar que este comitê caracteriza-se por ser o primeiro elemento da estrutura do PNC, podendo ser dito que ele se encontra entre o ambiente externo e a estrutura do PNC propriamente dita. Pode-se depreender ainda que é este comitê quem deverá coletar os dados referentes ao incidente ocorrido, manter atualizada a relação de material e pessoal localmente disponível para as ações de resposta, propor e fomentar a capacitação dos órgãos e entidades participantes do PNC, além de realizar os diversos contatos com os órgãos ambientais locais.

As tarefas apresentadas como de responsabilidade do Comitê de Suporte requerem uma abrangência geográfica bastante ampla, pois como dito na análise do Art. 10, o incidente pode ocorrer em qualquer parte do país. No caso da Marinha do Brasil (BRASIL, 2005), a estrutura que melhor proporciona pessoal e material com tal abrangência é a do Comando de Operações Navais (ComOpNav), o qual, por meio dos Distritos Navais e de suas Capitânicas

dos Portos, encontra-se presente em quase todo local do país, sendo a Organização Militar que apresenta melhores condições de representar a Marinha do Brasil no Comitê de Suporte.

O Artigo 13 atribui outras competências ao Comitê de Suporte dentre as quais pode-se destacar as referentes à Marinha do Brasil. Nelas, aparecem as necessidades de fornecimento de dados meteorológicos e hidrográficos, o constante controle do tráfego marítimo, a integração dos seus elementos organizacionais ao Sisnóleo²⁹ e a manutenção e atualização do Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (ANEXO A).

Neste artigo, pôde-se avaliar como relevante o fato de que todos os integrantes do Comitê de Suporte devem interligar-se e atualizar o Sisnóleo o que demandará um suporte em tecnologia da informação específico para tal. Pode-se perceber ainda que, no caso da Marinha do Brasil, em paralelo com o Sisnóleo, o Sistema de Informações sobre Tráfego Marítimo (SISTRAM³⁰) deverá estar operando e em condições de fornecer informações relevantes sobre a área do incidente. Como estes dois sistemas fornecem informações que se complementam e permitem uma melhor tomada de decisão, seria razoável que eles operassem no mesmo local ou próximo um do outro.

Art. 14. O comandante do navio, seu representante legal, ou o responsável pela operação de uma instalação, independentemente das medidas tomadas para controle do incidente, deverá comunicar, de imediato, qualquer incidente de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, aos seguintes órgãos:

I - IBAMA;

II - órgão ambiental estadual da jurisdição do incidente;

III - Capitania dos Portos ou à Capitania Fluvial da jurisdição do incidente; e

IV - ANP.

§1º A comunicação inicial do incidente de poluição por óleo deverá ser efetuada na forma do Anexo II ao Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002.

§2º A ANP deverá comunicar à autoridade policial federal competente sempre que o incidente de poluição por óleo ensejar a convocação do Grupo de Acompanhamento e Avaliação (ANEXO A).

²⁹Sistema de Informações Sobre Incidentes de Poluição por Óleo em Águas Sob Jurisdição Nacional. É de responsabilidade do IBAMA e possui o objetivo de consolidar e disseminar, em tempo real, informação geográfica sobre prevenção, preparação e resposta a incidentes de poluição por óleo(MASUMOTO, 2013).

³⁰Sistema gerenciado pelo ComCoNTraM e subordinado ao ComOpNav, por meio do qual as informações padronizadas e enviadas voluntariamente pelos navios, possibilitam efetuar o acompanhamento destes navios em qualquer área (BRASIL, 2013b).

Conforme pôde ser visto neste artigo e confirmando as necessidades expostas na análise do Art. 12, avulta de importância o papel das Capitânicas dos Portos e Fluviais, pois são elas as responsáveis por gerar as primeiras informações sobre o incidente e acionar os outros elementos do Comitê de Suporte, os quais irão fazer uma melhor ou pior análise da situação dependendo desta primeira informação. Para poder gerar uma informação o mais preciso possível, essas Capitânicas dependem de mão de obra qualificada e de suporte dos sistemas informatizados que permitam acompanhar o tráfego marítimo (SISTRAM) e o incidente propriamente dito (Sisnóleo).

Art. 17. O Grupo de Acompanhamento e Avaliação deverá definir a significância do incidente, classificando-a como nacional ou não, tendo por base, de forma isolada ou em conjunto, os seguintes critérios:

- I - acidente, explosão ou incêndio de grandes proporções, que possam provocar poluição por óleo;
- II - volume descarregado e que ainda pode vir a ser descarregado;
- III - poluição ou ameaça significativa a corpos d'água e outros recursos naturais importantes quanto aos seus usos identificados ou à saúde pública, economia e propriedades;
- IV - sensibilidade ambiental da área afetada ou em risco;
- V - eficácia das respostas dos Planos de Emergência Individuais e de Área;
- VI - solicitação de ajuda do próprio operador da instalação, do comandante do navio ou do poluidor;
- VII - possibilidade de a descarga atingir águas jurisdicionais de países vizinhos;
- VIII - poluidor não identificado, em áreas não cobertas por Planos de Área; e
- IX - outros critérios julgados relevantes.

Parágrafo único. Constatada a significância nacional do incidente, o Grupo de Acompanhamento e Avaliação designará Coordenador Operacional e acionará o PNC (ANEXO A).

Observando-se o contido neste artigo, pode-se perceber a importância em se ter pessoas altamente qualificadas compondo o Grupo de Acompanhamento e Avaliação, pois será este grupo quem irá determinar o acionamento ou não do PNC. Com isso, cresce de importância o conhecimento específico na área de gestão ambiental para o representante da Marinha do Brasil que será designado para compor este grupo.

O Artigo 25 estabelece que as instituições componentes da estrutura do PNC incluam, na previsão de seus orçamentos, recursos financeiros específicos para o cumprimento das atribuições previstas no PNC (ANEXO A).

Do previsto no artigo acima, pode-se depreender que existe a necessidade dos integrantes da estrutura do PNC de se programarem a fim de prever os gastos com a implantação da referida estrutura. Estes gastos, conforme citado no APÊNDICE A, não dizem respeito à compra de equipamentos para as ações de resposta propriamente ditas, mas à aquisição ou realocação de material, pessoal e infra-estrutura física para operar os sistemas gerenciais de apoio à decisão. Para tanto, a Marinha do Brasil, por meio dos seus representantes no PNC, deve se preparar e subsidiar nas suas propostas de revisão dos Planos Básicos para os próximos anos, verbas específicas para esta finalidade. Caso contrário, os gastos que serão demandados terão que ser custeados por verbas destinadas a outras áreas, causando prejuízo às Organizações Militares responsáveis pelo cumprimento das tarefas constantes do PNC.

O Artigo 26 determina, aos integrantes do Comitê Executivo, o desenvolvimento de programas internos de capacitação e treinamento destinado a todo o pessoal envolvido no PNC, estabelecendo prazos para o seu cumprimento (ANEXO A).

Tendo em vista o apresentado neste artigo, verifica-se a necessidade de o Comando da Marinha expedir diretiva que oriente os escalões subordinados quanto aos procedimentos a serem adotados pelos setores envolvidos no PNC. Para tal, o EMA, como Órgão de Direção Geral e como citado na análise do Art. 7º, apresenta-se como a Organização Militar adequada ao cumprimento desta tarefa, podendo, para tal, contar com a colaboração da DPC, devendo atentar para o prazo estipulado.

O Artigo 27 estabelece que o Grupo de Acompanhamento e Avaliação, quando julgar necessário, poderá requisitar de qualquer instalação os recursos humanos e materiais específicos para ações de resposta listadas nos respectivos Planos de Emergência Individuais e de Área, bem como outros que estejam disponíveis. Estabelece ainda que, nesses casos de requisição, todos os custos referentes às atividades executadas deverão ser arcados pelo

agente poluidor, devendo o Poder Executivo Federal cobrir esses gastos no período durante o qual a identificação do agente poluidor ainda estiver sendo levantada (ANEXO A).

O artigo descrito acima apresenta-se como uma complementação do Art. 25, pois não cabe aos integrantes da estrutura do PNC a aquisição de equipamentos e contratação de serviços para as ações de resposta aos possíveis incidentes, mas aos responsáveis por causar tais incidentes. Porém, caso os responsáveis não possuam ou não consigam adquirir e contratar todos os equipamentos e pessoal necessário ou ainda, caso estes responsáveis não sejam identificados a tempo, o Grupo de Acompanhamento e Avaliação poderá fazê-lo, devendo para isso manter rigoroso controle contábil e financeiro destas ações de modo a possibilitar posteriormente o completo ressarcimento por parte dos agentes responsáveis pelo incidente. Esta ação por parte dos integrantes do Grupo de Acompanhamento e Avaliação é de suma importância, pois só assim poderá ser evitado um prejuízo aos cofres públicos, sendo os titulares das Organizações Militares os responsáveis por tais ações de controle.

Dos fatos e análises apresentados, pode-se verificar que a Marinha do Brasil vem participando ativamente das discussões sobre o PNC desde o início dos trabalhos, ocorrido em 1998. Estes trabalhos produziram a proposta do PNC, documento normativo que orientará as ações de resposta nos casos de incidentes que envolvam derramamentos de óleo de grandes proporções. Mais do que um simples documento normativo, o PNC representará a materialização de uma resposta por parte do governo federal aos acordos internacionais firmados e legislações nacionais específicas relativos aos assuntos tais como o OPRC-90 e a Lei nº 9.966/2000.

Para a Marinha do Brasil, fazer parte da estrutura do PNC caracteriza-se como uma responsabilidade das maiores, pois, em caso de acionamento do PNC para incidentes nas águas jurisdicionais brasileiras, caberá ao seu representante a coordenação operacional. Na condução das ações nestes casos específicos, certamente os resultados serão vistos e, porque

não dizer, avaliados por pessoas, instituições e governos do mundo todo. Isto pode significar um fator de força ou fraqueza, dependendo do desempenho nas ações. Para tal a Marinha do Brasil deve se preparar tanto com relação ao material necessário e ao pessoal devidamente capacitado a atuar nos casos previstos no PNC como também com relação às normas internas necessárias à divulgação da estrutura aplicada ao PNC e às responsabilidades de cada participante desta estrutura.

6 CONCLUSÃO

No estudo das relações entre os Estados, pode-se verificar que, ao longo dos tempos, estes sempre competiram na busca por fontes de energia. Nesta competição, o petróleo possui lugar de destaque, surgindo então a expressão Geopolítica do Petróleo como símbolo das relações de competição internacional entre Estados consumidores e produtores. Estas disputas surgiram antes mesmo das duas Grandes Guerras Mundiais devido à grande importância do petróleo principalmente na forma de combustíveis para as marinhas de guerra, no início do século XX.

Após a Segunda Guerra Mundial, durante a chamada Guerra Fria, conflitos continuaram a surgir por questões ligadas ao petróleo tais como o do Canal de Suez em 1956, a Guerra dos Seis Dias, em 1967, e a Guerra do Yom Kippur, em 1973. Mais recentemente, os conflitos no Kuwait em 1990 e Iraque em 1991 também podem ser vistos como tendo a mesma origem.

Pode-se concluir que a geopolítica do petróleo ainda deverá fazer parte do cotidiano internacional por muito tempo, pois além dos fatos históricos acima mencionados, ironicamente os países maiores produtores de petróleo não são os mesmos que detêm o título de maiores consumidores, fato que vem gerando ao longo do tempo disputas por melhores posições à mesa de negociações e que tendem a continuar.

No caso do Brasil, a descoberta do Pré-sal aumentou a sua relevância neste cenário da Geopolítica do Petróleo, trazendo consigo desafios tecnológicos, logísticos e ambientais. A exploração dos campos do Pré-sal ocorre a profundidades superiores a dois mil metros e distâncias da costa de mais de duzentos quilômetros o que exige tecnologias de ponta e soluções inovadoras, principalmente pelo fato de que operar poços tão profundos e distantes

eleva em muito os riscos de acidentes com derramamentos de óleo e dificulta sobremaneira as ações de resposta para contê-los.

As estimativas mais recentes sobre as reservas do Pré-sal dão conta de que elas possam chegar a mais de 30 bilhões de barris de petróleo o que significa uma grande riqueza. Porém, não se pode pensar apenas no lucro que este petróleo pode trazer, mas também se deve lembrar dos grandes danos ambientais que podem ocorrer por ocasião de acidentes com derramamento de óleo no mar. Caso um acidente venha a ocorrer, será necessário mobilizar pessoal e material para contê-lo, o que acarretará um esforço logístico fora do normal por conta das características do Pré-sal que envolvem grandes profundidades e distâncias, tornando-se um desafio no que diz respeito às ações de resposta.

Com isso, a Marinha do Brasil tem sua responsabilidade aumentada, pois no papel de Autoridade Marítima, faz parte do grupo de órgãos do governo federal responsáveis pela fiscalização ambiental, tendo que se fazer presente e estar sempre pronta para atuar na proteção das águas jurisdicionais brasileiras.

Ciente da sua responsabilidade e visando despertar na sociedade a consciência sobre a importância do mar que nos pertence, em 2004 o Comandante da Marinha criou o topônimo Amazônia Azul que representa, além de sua grande extensão territorial, um componente de incomensuráveis riquezas naturais a serem exploradas, mas que, nunca se deve esquecer, também necessitam ser defendidas e preservadas.

É neste sentido que a Marinha do Brasil vem buscando cada vez mais inserir-se junto à sociedade de modo a deixar claro para todos os brasileiros o potencial da Amazônia Azul e a necessidade e responsabilidade de todos em bem preservá-la. Para tal, a Marinha do Brasil vem contribuindo ativamente com a fiscalização deste vasto bioma aquático, buscando com suas ações minimizar possíveis fragilidades do Estado brasileiro que possam vir a ser exploradas por outros atores em discussões no contexto geopolítico internacional.

Na busca de diminuir a possibilidade de ocorrências de incidentes com derramamento de óleo no mar e da rápida resposta caso eles ocorram, normas de ação e regras claras tornam-se fundamentais. Para tanto, o Brasil vem desde 1998 buscando regulamentar o setor de petróleo no país por meio das normas da ANP, agência governamental que possui uma estrutura completamente dedicada a este fim. De sua parte, a Marinha do Brasil vem buscando contribuir com a fiscalização dos delitos ambientais que venham a ocorrer no mar, de modo a cumprir uma de suas tarefas subsidiárias constantes da Lei Complementar nº 97 de 09 de junho de 1999.

A posição da Marinha do Brasil com respeito às questões ambientais vem sendo a de incrementar a visibilidade da instituição no exercício de suas tarefas referentes à Autoridade Marítima. Desta forma, buscando materializar sua posição com a aquisição de material dedicado ao patrulhamento da Amazônia Azul, fiscalizando os possíveis causadores de delitos ambientais no mar preventivamente de modo a evitar os acidentes ambientais e agindo com eficácia nos casos em que estes ocorram, a Marinha do Brasil está tomando sua tarefa subsidiária como uma oportunidade, demonstrando seriedade, competência e fazendo com que a sua imagem perante a sociedade seja cada vez mais positiva ao longo dos anos.

Na direção de cooperar ainda mais com os órgãos ambientais brasileiros, a Marinha do Brasil vem participando ativamente nos trabalhos de elaboração do PNC brasileiro, previsto desde a Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar de 1982. Estes trabalhos tiveram início em 1998 e produziram o documento que se encontra na Casa Civil da Presidência da República aguardando para ser analisado e assinado pela Presidente. Este documento orienta as ações de resposta nos caso de incidentes que envolvam derramamentos de óleo de grandes proporções. Quando assinado, o PNC representará uma resposta concreta por parte do governo federal aos acordos internacionais firmados relativos aos assuntos ambientais que envolvem incidentes com derramamento de óleo.

Para a Marinha do Brasil, no desempenho de suas tarefas como Autoridade Marítima, fazer parte dos trabalhos e compor a estrutura do PNC é um orgulho que se reveste de grande responsabilidade, pois seus representantes terão funções relevantes dentro dessa estrutura, destacando-se a de coordenar operacionalmente as ações nos casos de acionamento do PNC para incidentes nas águas jurisdicionais brasileiras. Neste sentido, o resultado da atuação desses indivíduos que representarão a Marinha do Brasil será fundamental para a imagem da instituição como um todo, pois certamente serão vistos e avaliados por pessoas, organizações e governos do mundo todo. Suas ações serão interpretadas não como sendo a ação de um indivíduo, mas como sendo a ação da Marinha do Brasil, o que pode significar um fator de força ou fraqueza para a instituição, dependendo dos resultados alcançados pelo desempenho dessas pessoas. Portanto, a Marinha do Brasil deve estar preparada, com o material necessário em bom estado e pronto para ser utilizado, com seu pessoal capacitado e em quantidade suficiente para desempenhar as atividades nos casos previstos no PNC e com suas normas e estruturas internas devidamente adaptadas.

Agindo desta forma, a Marinha do Brasil pode contribuir com um incremento bastante relevante tanto da sua própria imagem perante a sociedade brasileira quanto da imagem do Brasil perante a sociedade internacional, o que poderá ser uma demonstração clara que o país possui capacidade suficiente para gerenciar suas riquezas, especialmente dentro do contexto ambiental da Geopolítica do Petróleo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Guilherme Mattos de. A Amazônia Azul: O Mar que nos Pertence. Diário do Pré-Sal, 01 fev 2010. Disponível em: < <http://diariodopresal.wordpress.com/2010/02/01/amazonia-azul-o-mar-que-nos-pertence> > Acesso em 29 de junho de 2013.

ANP – Agencia Nacional de Petróleo, Gás Natural e biocombustíveis - Seminário Técnico 2003. Rio de Janeiro, 2003. Disponível em: < http://www.anp.gov.br/brnd/round5/round5/Apres_SemTec/R5_COPPE.pdf>, acesso em 30 mar 2013.

ANP – Agencia Nacional de Petróleo, Gás Natural e biocombustíveis - Boletim da Produção de Petróleo e Gás Natural – Março de 2013. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: < www.anp.gov.br/?dw=65746 > Acessado em: mai de 2013.

BRASIL. Comando de Operações Navais. COMOPNAVINST N° 10-03: Incidentes de Poluição por Óleo nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB). Rio de Janeiro, 2013a.

BRASIL. Constituição(1988). Emenda Constitucional nº 9, de 09 de novembro de 1995. Dá nova redação ao art. 177 da Constituição Federal, alterando e inserindo parágrafos. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc09.htm> Acesso em: 18 jun. 2013.

BRASIL. Decreto n. 2.455, de 14 de janeiro de 1998. Implanta a Agência Nacional do Petróleo - ANP, autarquia sob regime especial, aprova sua Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e Funções de Confiança e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 15 de janeiro de 1998. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2455.htm>. Acesso em: 18 jun. 2013.

BRASIL. Decreto nº 2.870, de 10 de dezembro de 1998. Promulga a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, assinada em Londres, em 30 de novembro de 1990. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 dezembro de 1998. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2870.htm>. Acesso em: 18 jun. 2013.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. NORMAM-08: Normas da Autoridade Marítima para tráfego e permanência de embarcações em águas jurisdicionais brasileiras. Rio de Janeiro, 2013b. Disponível em: <http://www.dpc.mb/Normam/nma_08/normam08.pdf>. Acesso em: 12 jun. 2013.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. NORTAM-05 Mod. 1: Norma Técnica Ambiental sobre “Plano de Emergência de Navio para Poluição por Óleo” (PENPO) para navios da MB. Rio de Janeiro, 2003. Disponível em: <http://www.dpc.mb/Nortam/nta_05/nortam05.pdf>. Acesso em: 22 mai. 2013.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. NORTAM-09: Norma Técnica Ambiental sobre Elaboração de Laudo Técnico Ambiental. Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <http://www.dpc.mb/Nortam/nta_09/nortam09.pdf>. Acesso em: 22 mai. 2013.

BRASIL. Escola de Guerra Naval. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) Disponível em: <<https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>> Acessado em: mai de 2013b.

BRASIL. 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. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 12 de dezembro de 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19537.htm> Acesso em: 18 jun 2013.

BRASIL. 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. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 29 de abril de 2000a.

BRASIL. Marinha do Brasil. Portaria nº 167/MB, de 7 de julho de 2005. Brasília, 2005. [Aprova o Regimento Interno do Comando da Marinha]. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 13 jul. 2005, seção I, p. 7.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Resolução CONAMA nº 265, de 27 de janeiro de 2000. Brasília, 2000b. [Derramamento de óleo na Baía de Guanabara e Indústria do Petróleo]. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 08 fev 2000, pág. 086. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=263>>. Acesso em 30 mar 2013.

CANINAS, Oswaldo Peçanha. *Intervenção Militar por Motivo Ecológico: Construção Teórica, Legitimidade e Possíveis Dedobramentos na Amazônia Brasileira*. Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de mestre em Estudos Estratégicos, Universidade Federal Fluminense – UFF. Niteroi, 2010.

CARVALHO, Roberto G. Amazônia azul. *Revista do Clube Naval*. Rio de Janeiro. RJ, ano 113, n. 329, p. 12-3, jan./mar., 2004.

CETESB – Companhia Ambiental do Estado de São Paulo - Planos de contingência para vazamentos de óleo no mar –2013a. Disponível em: <<http://www.cetesb.sp.gov.br/gerenciamento-de-riscos/vazamento-de-oleo/213-planos-de-contingencia-1>> Acesso em: 8 de maio de 2013.

CETESB – Companhia Ambiental do Estado de São Paulo - Planos de contingência para vazamentos de óleo no mar –2013b. Disponível em: <<http://www.cetesb.sp.gov.br/gerenciamento-de-riscos/vazamento-de-oleo/214-planos-de-contingencia-2>> Acesso em: 8 de maio de 2013.

CETESB - Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental. Vazamentos de Óleo – 2013c. Disponível em:

<<http://www.cetesb.sp.gov.br/emergencia/acidentes/vazamento/vazamento.asp>> Acesso em: 8 de maio de 2013.

CHAMBRIARD, Magda. Opportunities for Investments in the Brazilian Oil & Gas Industry & New Bidding Rounds. Palestra apresentada na ANP em 8 de maio de 2013. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br/?dw=66064>>. Acesso em: Acesso em 22 de junho de 2013.

DE FREITAS, Maria Roma. Pré-Sal – Novo Marco Regulatório e Desdobramentos. Palestra em congresso da AFENAC em 14 de maio de 2011. Disponível em: <<http://www.anefac.com.br/Eventos/Arquivos/Congresso%20-%20Maria%20Roma%20de%20Freitas.pdf>>. Acesso em 9 de junho de 2013.

DELGADO, Fernanda. A Inserção do Brasil na geopolítica mundial do petróleo. Rio de Janeiro: Multifoco, 2010. 299p.

DELGADO, Fernanda - Vulnerabilidade do Produtor. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2013. Palestra proferida durante o Seminário de Geopolítica do Petróleo para o Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM), em 7 de Agosto de 2013.

ELLWANGER, Gilberto Bruno. *Tecnologias de Exploração de Petróleo*. Rio de Janeiro: MBP-27. COPPE-UFRJ, 2011. Nota de Aula.

FAO – Food and Agriculture Organization - The State of World Fisheries and Aquaculture 2012. Disponível em: < <http://www.fao.org/docrep/016/i2727e/i2727e00.htm> > Acesso em: mai de 2013.

FERNANDES, José Pedro Teixeira. A Geopolítica clássica revisitada. Universidade Estadual de Londrina, Londrina, PR, 2003. Disponível em: <<http://www.uel.br/pessoal/jneto/gradua/historia/recdida/geopoliticaclassicaPessJneto.pdf>>. Acesso em: 05 de maio de 2013.

FRAGA, Carlos Tader . Pré-Sal, Panorama e Oportunidades. Rio de Janeiro: Rio Oil and Gas, 2012. Apresentação efetuada pela PETROBRAS, em set. 2012. Disponível em: <<http://www.investidorpetrobras.com.br/pt/apresentacoes/apresentacao-rio-oil-and-gas-pre-sal-carlos-tadeu-frag.htm>>. Acesso em 22 de junho de 2013.

FRANÇA, Junia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. Manual para normalização de publicações técnico-científicas. Belo Horizonte: UFMG, 2004. 255p.

GERALDO, Michelly Sandy – 2012. A Securitização da Política Energética nas Relações Internacionais a Partir dos Anos 1970. In: SEMINÁRIO BRASILEIRO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS INTERNACIONAIS, 2011. Artigo- Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/sebreei/2012/wp-content/uploads/2013/01/Michelly-Sandy-Geraldo.pdf>> Acesso em: 15 jun. 2013

HAGE, J. A. A. O poder político na energia e relações internacionais: o difícil equilíbrio entre o direito e a busca de segurança do Estado brasileiro. Revista Brasileira de Política

Internacional, Brasília, DF, Int. 51 (1), p. 169-186, 2008. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbpi/v51n1/a09v51n1.pdf>> Acesso em: 15 jun. 2013.

INDEXMUNDI – Reservas Provadas – 2012. Disponível em: <<http://www.indexmundi.com/map/?v=97&l=pt>>. Acesso em: 21 jun. 2013.

ITOPF - INTERNATIONAL TANKER OWNERS POLLUTION FEDERATION LIMITED. Country Profiles. A Summary of Oil Spill Arrangements & Resources Worldwide. Londres, Reino Unido, 1999. Disponível na página eletrônica em http://www.itopf.com/country_profiles. Acesso em 08 de agosto de 2004.

LIMA, Haroldo. Pré Sal, Desenvolvimento e Soberania. Palestra da ANP em 8 de agosto de 2011. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br/?dw=57407>>. Acesso em 9 de junho de 2013.

MARIANO, Jacqueline Barboza. *Proposta de metodologia de avaliação integrada de riscos e impactos ambientais para estudos de avaliação ambiental estratégica do setor de petróleo e gás natural em áreas offshore*. Tese apresentada como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de doutor em ciências em planejamento energético, COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro, 2007.

MASUMOTO, Cinthia. Projeto: “SISNÓLEO”. In: SIMPÓSIO GEOTECNOLOGIAS PARA A GESTÃO DE ÁREAS MARINHAS E COSTEIRAS: INTEGRAÇÃO E COMPARTILHAMENTO DE DADOS NA WEB, 2013. *Palestra...*, Santos, SP, 2013.

MB - Marinha do Brasil. A Amazônia Azul – O patrimônio brasileiro no mar. Brasília, 2013a. Disponível em: <http://www.mar.mil.br/menu_h/noticias/petroleo/patrimonio_brasileiro.htm> Acesso em: 07 de julho de 2013.

MB - Marinha do Brasil. O Programa de Reparcelamento da Marinha. Brasília, 2013b. Disponível em: <http://www.mar.mil.br/menu_v/ccsm/temas_relevantes/reaparelamento_mb.htm>. Acesso em: 02 de julho de 2013.

MB - Marinha do Brasil. Vertentes da Amazônia Azul. Brasília, 2013c. Disponível em: <http://www.mar.mil.br/menu_v/amazonia_azul/html/vertentes.html>. Acesso em: 30 mai. de 2013.

MB – Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. LEPLAC. Brasília, 2013d. Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/secirm/leplac.htm>>. Acesso em: 28 jun. 2013.

MONTEIRO, Aline Guimarães. *Metodologia de avaliação de custos ambientais provocados por vazamento de óleo: O estudo de caso do complexo REDUC-DTSE*. Tese submetida como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de doutor em planejamento energético e ambiental, COPPE/UFRJ. Rio de Janeiro, 2003.

OGX – Grupo EBX. Glossário. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <<http://www.ogx.com.br/pt/sala-de-imprensa/Paginas/glossario.aspx>>. Acesso em: 28 jul. 2013.

OPEP – Organização dos Países Exportadores de Petróleo – 2013. Disponível em: <http://www.opec.org/opec_web/en/index.htm>. Acesso em: 21 jun. 2013.

OS DESAFIOS do Pré-Sal. Direção: Rodrigo Astiz. Produção: Adriana Marques e Gil Ribeiro. São Paulo: Produção Mixer para Discovery Networks Latin America, 2012. Documentário (43min.): son., color. Disponível em: <<http://www.youtube.com/watch?v=lnR47cfvvJg>>, acesso em 10 junho 2013.

PETROBRAS - Pré-Sal, vivendo uma revolução. Vídeo institucional com duração de 5'18". Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: < <http://www.petrobras.com.br/pt/energia-e-tecnologia>>, acesso em 10 jun. 2013.

PIRES, Paulo Valois. A evolução do monopólio estatal do petróleo. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2000. 173p.

PORTAL BRASIL. Anuário estatístico 2011 da ANP destaca os resultados do pré-sal. Brasília, 2011. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/noticias/arquivos/2012/07/31/anuario-estatistico-2011-da-anp-destaca-os-resultados-do-pre-sal>>. Acesso em 22 de junho de 2013.

PORTAL BRASIL. Energia, Novas Reservas. Brasília, 2013. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/sobre/economia/energia/pre-sal/novas-reservas>>. Acesso em 22 de junho de 2013.

PORTAL BRASIL. Petrobras aceita o desafio de atuar sem derramamento de petróleo. Brasília, 2012a. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/noticias/arquivos/2012/04/17/petrobras-aceita-o-desafio-de-atuar-sem-derramamento-de-petroleo>>. Acesso em: 22 de junho de 2013.

PORTAL BRASIL. Reservas de petróleo e gás poderão chegar a 30 bilhões de barris diz Petrobras. Brasília, 2012b. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/noticias/arquivos/2012/05/16/reservas-de-petroleo-e-gas-poderao-chegar-a-30-bilhoes-de-barris-diz-petrobras>>. Acesso em: 22 de junho de 2013.

QUINTAS, Humberto – QUITANS, Luiz César P. A história do petróleo: no Brasil e no mundo. Rio de Janeiro. Editora Freitas Bastos, 2009. 146p.

RODRIGUES, Rafael Jacques. O papel do meio ambiente na geopolítica mundial. Revista da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, MG, ano 7, n. 14, jun. 2008. Disponível em: < <https://www.ufmg.br/diversa/14/index.php/meio-ambiente/o-papel-do-meio-ambiente-na-geopolitica-mundial.html> > Acesso em 29 de junho de 2013.

ROUBACH, Rodrigo – A Política Nacional para os Recursos do Mar. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2013. Palestra proferida pelo representante do Ministério da Pesca para o Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM), em 16 de Maio de 2013.

SÉBILLE-LOPEZ, Philippe. Geopolíticas do Petróleo. Lisboa: Instituto Piaget, 2006. 426p.

SERAFIM, Carlos Frederico Simões; CHAVES, Paulo de Tarso (org). Geografia: ensino fundamental e ensino médio : o mar no espaço geográfico. (Coleção explorando o ensino , v. 8) Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2005. 304 p.

SZKLO, Alexandre ; MAGRINI, Alessandra (orgs.). Textos de Discussão em Geopolítica e Gestão Ambiental de Petróleo. Rio de Janeiro: Interciência, 2008. 424p.

TN: O Desafio do Pré Sal. *Revista TN Petróleo*, 2011. Edição nº 79 — Disponível em: <http://www.tnpetroleo.com.br/sala_de_aula/o-desafio-do-pre-sal> Acesso em: 01 de novembro de 2011.

UN – United Nations. United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 – 2011. Disponível em: <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm>. Acesso em: 30 de junho de 2013.

US –EIA – United States Energy Information Administration. World Oil Production and consumption - 2011 Disponível em: <[http:// www.eia.gov/countries](http://www.eia.gov/countries)>. Acesso em 01 abr 2013.

US – EPA – United States Environmental Protection Agency. Understanding Oil Spills and Oil Spill Response. Office of Emergency and Remedial Response - 1999. Disponível em: <<http://www.epa.gov/emergencies/content/learning/pdfbook.htm>>. Acesso em 29 mar 2013.

US – EPA - United States Environmental Protection Agency. Memorandum in Response to a Final OIG Evaluation Report "Revisions Needed to National Contingency Plan Based on Deepwater Horizon Oil Spill" – 2011. Disponível em: <[http://www.epa.gov/oig/reports/2013/11-P-0534_Agency_Response_\(OSWER-1st\).pdf](http://www.epa.gov/oig/reports/2013/11-P-0534_Agency_Response_(OSWER-1st).pdf)>, acesso em 29 mar 2013.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira... [et al]. Amazônia Azul, O MAR QUE NOS PERTENCE. Rio de Janeiro, Record, 2006. 305p.

YERGIN, Daniel. O Petróleo: Uma história mundial de conquista poder e dinheiro. São Paulo: Paz e Terra, 2010. 1080p.

APÊNDICE A ENTREVISTA

Entrevista com o CMG (RM1) PAULO RENATO PIMENTEL NOGUEIRA e com o CMG (RM1) TARCÍSIO ALVES DE OLIVEIRA (Assessor da Divisão de Assuntos Marítimos e Ambientais do EMA e Assessor da Gerência de Meio Ambiente da DPC respectivamente), sobre o PNC brasileiro.

Visando o correto entendimento da entrevista, as mesmas perguntas foram formuladas para os dois assessores, sendo que as respostas de letra “A” são referentes ao assessor do EMA e as de letra “B” são referentes ao assessor da DPC.

1 – O Sr. Poderia descrever um histórico do Plano Nacional de Contingência (PNC) brasileiro, desde quando começou a ser discutido no país até hoje?

Resposta A:

Em 1998, o Ministério de Minas e Energia (MME), fundamentado na Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em caso de Poluição por Óleo (OPRC-90), à época ainda em apreciação no Congresso Nacional, tomou a iniciativa de criar um Grupo de Trabalho Interministerial (GTI) com a tarefa de elaborar o Decreto do PNC. A MB foi designada coordenadora do GTI.

Em 2000, com a entrada em vigor da Lei nº 9.966/2000 (conhecida como a “Lei do Óleo”, 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), que estabelece, no seu artigo 8º, que 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, o Ministério de Meio Ambiente passou a ser coordenador dos trabalhos do GTI.

Em 2004, a Proposta de Decreto do PNC foi concluída, contudo não foi encaminhada à Casa Civil por questões administrativas internas do MMA.

Em 2007, as discussões foram retomadas, resultando em pequenas alterações na Proposta de Decreto de 2004. Esta versão também não foi encaminhada à Casa Civil.

Em 2010, ocorreu, em abril, o incidente de poluição por óleo na plataforma Deepwater Horizon, no Golfo do México. Em consequência, o Presidente da República determinou a retomada dos trabalhos para conclusão do Decreto do PNC. Em DEZ2010, foi concluída a Proposta de Decreto e encaminhada à Casa Civil, que devolveu ao MMA exigindo que todos os Ministérios envolvidos no PNC fossem consultados.

Em novembro de 2011, ocorreu o incidente de poluição por óleo nas operações da plataforma SEDCO 706, no Campo do Frade, Bacia de Campos.

Fruto das repercussões deste incidente e das fortes cobranças da sociedade sobre a inexistência de um PNC que pudesse respaldar as ações de resposta governamentais em caso de incidentes de poluições por óleo de grandes proporções, a Presidente incumbiu o MME de coordenar os trabalhos para concluir o PNC, no âmbito de um GT *Ad Hoc*, integrado por representantes do MME, MMA, MB, IBAMA e ANP.

Com base nas experiências e ensinamentos práticos obtidos por ocasião da coordenação e controle das ações decorrentes do incidente no Campo Frade e fundamentado nos ensinamentos decorrentes do incidente ocorrido no Golfo do México, o GT *Ad Hoc*, por pertinência e oportunidade, também realizou a revisão do Decreto nº 4.871/2003, que dispõe sobre a instituição dos Planos de Áreas para o combate à poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, considerando que os mesmos integram a estrutura nacional de resposta a

incidentes de poluição por óleo em AJB, especialmente nas áreas marítimas onde se concentram plataformas de exploração e produção de petróleo e gás.

Concluída a Proposta de Decreto, no âmbito do GT *Ad Hoc*, o MME a encaminhou aos Ministérios e Instituições envolvidos com o PNC (Comitê Executivo e Comitê de Suporte) para as apreciações cabíveis.

A versão de Proposta de Decreto, encaminhada em 2012 para a Casa Civil, contemplou as sugestões apresentadas pelos Ministérios e Instituições que integrarão o Comitê de Suporte do PNC.

Em 23OUT2012, foi realizada reunião na Casa Civil da PR com representantes dos ministérios proponentes do Decreto (MMA/MME/MD) para acertar detalhes de redação e sanar dúvidas de natureza técnica e jurídica. Também participaram da reunião os Assessores Jurídicos dos Ministérios envolvidos.

Antes do encaminhamento para assinatura da Presidente da República, o representante da Casa Civil da PR comprometeu-se a submeter o documento final à apreciação dos Ministérios envolvidos.

No último dia 15ABR, o MME convocou uma reunião com os proponentes do Decreto para apreciação do documento alterado pela Casa Civil.

Com o esclarecimento do representante do MME de que as alterações referentes à disponibilização de bens, equipamentos e serviços garantem que os integrantes do Grupo de Acompanhamento e Avaliação não terão a responsabilidade de se equiparem para as ações de resposta, as propostas apresentadas foram aceitas, ficando o MME com a responsabilidade de encaminhar o documento à Casa Civil para a finalização do trâmite até a assinatura pela Presidente.

Resposta B:

A mesma resposta que o assessor do EMA.

2 – Qual o atual estágio de apreciação do PNC em nível governamental?

Resposta A:

Conforme já comentado no histórico, a proposta de Decreto está sendo encaminhada, como sua última e derradeira versão, para que a Casa Civil conclua a formatação para assinatura da Presidente e posterior promulgação.

Resposta B:

A mesma resposta que o assessor do EMA.

3 – O PNC brasileiro, apesar de previsto desde a ratificação da Convenção OPRC-90, internalizada pela lei Federal nº 9966/2000, até hoje não foi aprovado. Em decorrência disso, sempre que ocorre um incidente de poluição mais sério, ouve-se falar de conflitos de jurisdição na coordenação das ações de resposta, relativo à competência dos diversos órgãos envolvidos. Tais conflitos ainda ocorrem? Em caso afirmativo, de que forma os mesmos costumam ser gerenciados, quando ocorrem incidentes em área marítima?

Resposta A:

Não tem sido observados conflitos no gerenciamento das ações de resposta na ocorrência de incidentes em área marítima sob jurisdição brasileira.

A partir da entrada em vigor da Lei nº 9.966/2000, que 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, passou a ser exigida a existência de Planos de Emergência Individual (PEI) nas instalações que possam provocar incidentes de poluição por óleo, seus derivados, e por substâncias nocivas ou perigosas ao ambiente marinho.

O PEI, cujo conteúdo mínimo é regulado pela Resolução CONAMA nº 398/2008, estabelece um conjunto de medidas que determinam as responsabilidades setoriais e as ações a serem desencadeadas pelo poluidor imediatamente após o incidente de poluição, bem como define os recursos humanos, materiais e equipamentos adequados à prevenção, controle e combate à poluição das águas.

Com a existência do PEI, restava como possível empecilho à atuação da Autoridade Marítima o credenciamento da Marinha do Brasil (MB) para emissão de laudos técnicos ambientais nos incidentes de derramamento de óleo e derivados em águas sob jurisdição nacional, nos termos das sanções especificadas no Decreto nº 4.136, de 2002. A Portaria nº 66, de 5 de abril de 2007, do MMA, autorizou esse credenciamento por meio das organizações militares subordinadas – Diretoria de Portos e Costas (DPC) e Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM).

Resposta B:

A mesma resposta que o assessor do EMA, exceto com relação ao último parágrafo o qual não foi mencionado pelo assessor da DPC.

4 – Na sua opinião, por que motivos o PNC brasileiro tramita há tanto tempo?

Existe atualmente algum fator que esteja impedindo a sua aprovação?

Resposta A:

Hoje não há impeditivos para que a proposta seja apresentada à Presidente para a assinatura do Decreto.

Segundo informes colhidos no âmbito do MME, a Casa Civil vinha protelando um desfecho do assunto em razão de existir dúvidas quanto ao mecanismo propício para as despesas advindas das necessidades de cada órgão público responsável por ações previstas nesse Plano. A redação do art. 25 elucida o assunto: “Art. 25 Os órgãos e instituições integrantes da estrutura organizacional do PNC, em articulação com o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, incluirão na previsão de seus orçamentos recursos financeiros específicos para o cumprimento de suas atribuições previstas neste Decreto.”

Resposta B:

Como é de seu conhecimento e citado no item 1, desde 1998 a proposta de PNC vem sendo elaborada. Em 2004 teve-se a primeira oportunidade de ser assinada, como em 2007, 2010 e agora em 2012/2013. Fica claro que falta vontade política para que a proposta do PNC seja realmente concluída e assinada.

Segundo informes colhidos no âmbito do MME, o que vem impedindo, no momento, a sua assinatura é a questão orçamentária, tendo em vista que o contido no artigo 25 da proposta do Decreto, ainda está em discussão com Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, sem previsão de conclusão. (“Art. 25 Os órgãos e instituições integrantes da estrutura organizacional do PNC, em articulação com o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, incluirão na previsão de seus orçamentos recursos financeiros específicos para o cumprimento de suas atribuições previstas neste Decreto.”).

5 – A estrutura do PNC, de acordo com a minuta que se encontra em trâmite, preconiza que a Marinha do Brasil seja a Coordenadora Operacional no caso de incidentes ocorridos em área marítima, o que levou a estudos internos, visando a adequação da nossa estrutura. A estrutura de resposta dos demais órgãos envolvidos já está estabelecida? O senhor saberia informar se outros órgãos também estão se adaptando à proposta do PNC?

Resposta A:

O atual texto da proposta em seu art. 9º dispõe: “Art. 9º V – designar o Coordenador Operacional, em cada caso, entre um de seus integrantes, para acompanhamento e avaliação da resposta ao incidente de poluição por óleo, observados os critérios de tipologia e características do incidente; Parágrafo Único. A designação de que trata o inciso V do caput deve recair preferencialmente sobre: I – a Marinha do Brasil, no caso de incidente de poluição por óleo ocorrido em águas marítimas, bem como em águas interiores compreendidas entre a costa e a linha de base reta, a partir da qual se mede o mar territorial;”. O que se tem conhecimento até o presente momento é de que nenhum órgão que pode ser designado como Coordenador Operacional tem uma estrutura própria para cumprir as responsabilidades de Coordenador Operacional. Tanto a Marinha como o IBAMA e a ANP, órgãos que poderão ser designados Coordenadores Operacionais, têm dúvidas sobre o suporte que devem possuir para fazer frente às suas competências.

Segundo foi observado pelo representante do MME, na última reunião para apreciação da versão final do Decreto, qualquer que seja o Coordenador Operacional ele não necessitará estar equipado para deflagrar as ações de combate, devendo recorrer ao Comitê de Suporte a quem cabe indicar os recursos humanos e materiais para emprego nas ações de resposta.

Resposta B:

O artigo 22 da proposta atual de Decreto fixa que os órgãos e entidades integrantes do Comitê-Executivo, do Grupo de Acompanhamento e Avaliação e do Comitê de Suporte, poderão expedir, isolada ou conjuntamente, atos complementares sobre os procedimentos necessários ao cumprimento de suas competências, no prazo de cento e oitenta dias, a contado da data de publicação deste Decreto.

A MB desde 2003, pouco antes da primeira versão do PNC (2004) ficar pronta já tinha uma minuta de COMOPNAVINST que adequava nossa estrutura com a estrutura do PNC daquela época. Em 2007, mais uma vez, a minuta de COMOPNAVINST foi atualizada, como em 2010 e 2011. Por fim, em 26/MAR/2013, independente da entrada em vigor do Decreto do PNC, o DGN resolveu publicar a COMOPNAVINST 10-03, que fixa responsabilidades, estabelece uma estrutura organizacional e define diretrizes, procedimentos e ações, que permitam ao Comando de Operações Navais e aos Comandos dos Distritos Navais atuarem de maneira coordenada com os órgãos do Poder Público, de modo a ampliar a capacidade de resposta em incidentes de poluição por óleo que possam afetar as AJB ou ainda, os interesses dos países vizinhos, de forma a minimizar os danos ambientais.

Quanto aos outros órgãos envolvidos no PNC, não se tem informações formais sobre esta iniciativa.

6 – No âmbito da Marinha do Brasil, a Coordenação de ações está a cargo de que OM?

Resposta A:

A Marinha ainda não tem uma diretriz específica que indica a responsabilidade pela condução da coordenação de ações.

Contudo, ao observamos a estrutura operacional da MB no que respeita às ações afetas ao Poder Marítimo, podemos deduzir que é muito provável que essa atribuição recaia sobre os Distritos Navais com o concurso técnico da DPC.

A Portaria nº 14/2001 da DGN designou a DPC como Diretoria Técnica Especializada em Gestão Ambiental, com o propósito de orientar a implantação de um Sistema de Gestão Ambiental (SGA) nas OM do setor operativo, DHN e IEAPM.

Em consequência dessa Portaria e em consonância com o preconizado no Art. 31, inciso VIII, do seu Regimento Interno, foi criada na DPC a Gerência de Meio Ambiente (DPC-09), a qual tem como competências, dentre outras, a contribuição para o desenvolvimento de programas de gestão ambiental e de instrumentos de ação de resposta a incidentes de poluição na MB, fornecendo suporte técnico especializado sobre gerenciamento de riscos, gestão de resíduos e elaboração dos Planos de Emergência Individuais das OM tipo da MB.

A DPC elaborou e disseminou, por meio da Portaria nº 22/2002, as “Normas Orientadoras para a Implantação de Sistema de Gestão Ambiental nas Organizações Militares de Terra”, considerando o conteúdo da Resolução do CONAMA, a fim de orientar a elaboração e a implantação dos seus respectivos SGA e PEI, e tem promovido a realização de visitas técnicas, procurando assessorar a implantação dos Programas de Gestão Ambiental das OM de terra.

Resposta B:

A COMOPNAVINST 10-03 descreve muito bem a estrutura interna da MB, tendo o ComOpNav a coordenação geral das ações.

7 – Alguns documentos normativos da Marinha do Brasil encontram-se em fase de apreciação para implementação de uma estrutura gerencial que possibilite a resposta a um eventual incidente passível de acionamento do PNC (o qual ainda é uma minuta). Qual a perspectiva de aprovação destes documentos e da implementação de uma estrutura gerencial de resposta na área de jurisdição dos Distritos Navais?

Resposta A:

A expectativa para a implementação de todos os documentos normativos para que os atores da MB possam ter as orientações necessárias para as ações de resposta é que ela seja estabelecida tão logo seja promulgado o Decreto que institui o PNC.

À exceção das Normas da DPC já citadas, a implementação de qualquer outra norma orientadora seria prematura antes de promulgação do Decreto que cria o PNC.

Resposta B:

A COMOPNAVINST 10-03 foi aprovada em 26MAR2013.

8 – Existe alguma previsão de como deve se dar o preparo do pessoal lotado nesses Distritos?

Resposta A:

Conforme já mencionado, a expectativa para a implementação de todos os documentos normativos para que os atores da MB possam ter as orientações necessárias para as ações de resposta é que ela seja estabelecida tão logo seja promulgado o Decreto que institui o PNC.

São nesses documentos normativos onde se terá que especificar todas as necessidades de qualificação do pessoal que estará envolvido nas ações de resposta.

Na minha avaliação, caberá à OMOT responsável pela área técnica pertinente estabelecer as ações de preparo do pessoal, incluindo as novas propostas de cursos e estágios necessários.

Resposta B:

A COMOPNAVINST 10-03 trata do assunto.

9 – Dado que ainda não há previsão concreta de aprovação do PNC brasileiro e, mesmo após aprovado, ainda haverá uma certa demora na sua operacionalização, como nesse ínterim a Marinha do Brasil irá prover meios mínimos para suportar a coordenação de resposta em cada Distrito Naval?

Resposta A:

A MB tem se valido da sua aproximação com a Petrobras para ter os meios necessários para as ações de resposta, quando seus meios e/ou estabelecimentos de terra são responsáveis pelo incidente.

Quando a responsabilidade não é da MB, a cobrança do combate já é feita sobre o responsável pelo incidente conforme está definido na proposta do PNC.

Resposta B:

Para ficar bem claro, o Governo brasileiro, no âmbito do PNC, não vai adquirir qualquer tipo de equipamento ou material para as ações de respostas no caso de acionamento do PNC.

O artigo 1º da proposta de decreto estabelece o seu objeto, qual seja, o PNC fixa responsabilidades, estabelece estrutura organizacional e define diretrizes, procedimentos e ações, com o objetivo de permitir a atuação coordenada de órgãos da administração pública e entidades públicas e privadas para ampliar a capacidade de resposta em incidentes de poluição por óleo que possam afetar as águas sob jurisdição nacional, e minimizar danos ambientais e evitar prejuízos para a saúde pública.

10 – Certamente, em havendo o acionamento do PNC para responder a um incidente de grandes proporções no Brasil, a infra-estrutura de resposta local ou, até mesmo, nacional, pode não ser suficiente. De que forma, até que seja efetivamente aprovado o PNC, a Marinha do Brasil pretende coordenar o estabelecimento da logística necessária no caso de necessitar-se importar materiais e equipamentos em caráter emergencial? Essa atribuição caberia à Marinha?

Resposta A:

O inciso VIII do art. 2º do PNC proposto define como Manual do PNC o documento técnico que contém, de forma detalhada, procedimentos operacionais, recursos humanos e materiais necessários à execução das ações de resposta em incidente de poluição por óleo de significância nacional.

Tal definição dá a entender que não haverá situação emergencial conforme citada. O manual será elaborado pelo Comitê-Executivo da estrutura organizacional do PNC, do qual a MB também fará parte.

Até a aprovação desse manual, os atores deverão se valer da experiência de cada um para resolver a situação questionada.

Resposta B:

Inexistindo o PNC, a Marinha não poderá coordenar deliberadamente as ações de respostas, nem tão pouco, tomar a iniciativa de providenciar a importação de material. A Marinha, nesse sentido, irá acompanhar e avaliar, juntamente com o IBAMA e ANP, conforme já acordado informalmente entre essas instituições, os procedimentos adotados pelo poluidor nas suas ações de respostas, e, se for o caso, solicitar ao Poder Executivo a facilitação para a entrada de material e pessoal estrangeiro no País.

11 – A Marinha prevê a realização de exercícios visando estabelecer tal cultura na nossa instituição? Como poderíamos integrar ações junto a outros órgãos para atender aos imperativos de um eventual acionamento do PNC?

Resposta A:

A MB já vem trabalhando no estabelecimento da cultura necessária no âmbito da Instituição.

A partir da designação da DPC como Diretoria Técnica Especializada em Gestão Ambiental, com o propósito de orientar a implantação de um Sistema de Gestão Ambiental (SGA) nas OM do setor operativo, DHN e IEAPM, ela criou a Gerência de Meio Ambiente (DPC-09), tendo como competências, dentre outras, a contribuição para o desenvolvimento de programas de gestão ambiental e de instrumentos de ação de resposta a incidentes de poluição na MB, fornecendo suporte técnico especializado sobre gerenciamento de riscos, gestão de resíduos e elaboração dos Planos de Emergência Individuais das OM tipo da MB.

A DPC também elaborou e disseminou, por meio da Portaria nº 22/2002, as “Normas Orientadoras para a Implantação de Sistema de Gestão Ambiental nas Organizações Militares de Terra”, considerando o conteúdo da Resolução do CONAMA, a fim de orientar a elaboração e a implantação dos seus respectivos SGA e PEI, e tem promovido a realização de visitas técnicas, procurando assessorar a implantação dos Programas de Gestão Ambiental das OM de terra.

A integração de ações com outros órgãos certamente deverá ser previsto no Manual do PNC citado na resposta anterior.

Resposta B:

No momento atual, a MB não prevê qualquer tipo de exercício simulado com as suas OM. No entanto, o decreto do PNC prevê a realização de exercícios simulados, planejados pelo Comitê Executivo e realizados pelo Grupo de Acompanhamento e Avaliação (MB, ANP e IBAMA), integrando outros órgãos envolvidos no PNC.

12 - De acordo com o Artigo 27 da atual versão do PNC, "O Grupo de Acompanhamento e Avaliação, quando julgar necessário, poderá requisitar de qualquer instalação pertinente os recursos humanos e materiais específicos para ações de resposta listados nos respectivos Planos de Emergência Individuais e de Área, bem como outros que estejam disponíveis.". No caso da Marinha do Brasil, de que forma, como membros do Grupo de Acompanhamento e Avaliação, teremos informações atualizadas sobre a estrutura de resposta local implementada nos diversos Planos de Emergência Individuais, de Área e Regionais para requisição em incidentes na nossa área de jurisdição?

Resposta A:

A redação dessa competência está alterada na versão final.

As informações atualizadas dos PEI e SGA deverão ser disponibilizadas para consulta, talvez nos respectivos sites das instituições/órgãos/empresas que os possuem.

Creio que esta obrigatoriedade também deverá estar contida no Manual do PNC.

Resposta B:

As informações sobre os Planos de Área e os Planos de Emergência Individual estarão contemplados no SISNÓLEO (Sistema de Informações Sobre Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional), tendo o objetivo de consolidar e disseminar, em tempo real, informação geográfica sobre prevenção, preparação e resposta a incidentes de poluição por óleo, de modo a:

I - permitir a análise, a gestão e a tomada de decisão pelas instâncias de gestão do PNC com relação ao apoio à prevenção, preparação e resposta aos incidentes de poluição por óleo;

II - possibilitar o acesso às bases de dados que contenham informações relevantes às atividades executadas no PNC; e

III - subsidiar a avaliação da abrangência do incidente com relação à concentração de populações humanas, incluindo a utilização das águas para consumo humano.

ANEXO A
PROPOSTA DE PLANO NACIONAL DE CONTINGÊNCIA

DECRETO Nº _____, DE _____ DE _____ 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 nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002, e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 84, **caput**, incisos IV e VI, alínea “a”, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000,

DECRETA:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Fica instituído o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional - PNC, que fixa responsabilidades, estabelece estrutura organizacional e define diretrizes, procedimentos e ações, com o objetivo de permitir a atuação coordenada de órgãos da administração pública e entidades públicas e privadas para ampliar a capacidade de resposta em incidentes de poluição por óleo que possam afetar as águas sob jurisdição nacional, e minimizar danos ambientais e evitar prejuízos para a saúde pública.

Art. 2º Para os fins deste Decreto, adotam-se as definições da Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, e as seguintes:

I - ação de resposta - qualquer ação destinada a avaliar, conter, reduzir, combater ou controlar um incidente de poluição por óleo, incluídas as ações de recuperação da área atingida;

II - cartas de sensibilidade ambiental ao óleo - cartas destinadas à caracterização das áreas adjacentes às águas sob jurisdição nacional, por meio de documentos cartográficos, para planejamento e condução das ações de resposta a incidentes de poluição por óleo;

III - comando unificado de operações - forma de atuação que reúne os representantes de diversos órgãos e entidades públicos responsáveis pelas ações de resposta sob coordenação do Coordenador Operacional, para compartilhar de gestão da emergência;

IV - incidente de poluição por óleo - ocorrência que resulte ou possa resultar em descarga de óleo, inclusive aquelas de responsabilidade indeterminada, em águas sob jurisdição nacional e que represente ou possa representar ameaça à saúde humana, ao meio ambiente, ou a interesses correlatos de um ou mais Estados, e que exija ação de emergência ou outra resposta imediata;

V - instalação - estrutura, conjunto de estrutura ou equipamentos de apoio explorados por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto organizado, tais como exploração, perfuração, produção, estocagem, manuseio, transferência e procedimento ou movimentação;

VI - poluidor - pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por incidente de poluição por óleo;

VII - Sistema de Comando de Incidentes - ferramenta de gerenciamento de incidentes padronizada, que permite a seu usuário adotar estrutura organizacional integrada para suprir complexidades e demandas de incidentes únicos ou múltiplos, independente do local em que ocorram; e

VIII - Manual do PNC - documento técnico que contém, de forma detalhada, procedimentos operacionais, recursos humanos e materiais necessários à execução das ações de resposta em incidente de poluição por óleo de significância nacional.

Art. 3º Para os fins deste Decreto, são consideradas águas sob jurisdição nacional:

I - águas interiores:

a) compreendidas entre a costa e a linha de base reta, a partir da qual se mede o mar territorial;

b) dos portos;

c) das baías;

d) dos rios e de suas desembocaduras;

e) dos lagos, das lagoas e dos canais;

f) dos arquipélagos;

g) entre os baixios, a descoberta e a costa; e

II - águas marítimas, todas aquelas sob jurisdição nacional que não sejam interiores, a saber:

a) as águas abrangidas por uma faixa de doze milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de base reta e da linha de baixa-mar, conforme indicação das cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil - mar territorial;

b) as águas 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; e

c) as águas sobrejacentes à plataforma continental, quando esta ultrapassar os limites da zona econômica exclusiva.

CAPÍTULO II

DA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL E DAS COMPETÊNCIAS

Art. 4º Integram a estrutura organizacional do PNC:

- I - Autoridade Nacional;
- II - Comitê-Executivo;
- III - Grupo de Acompanhamento e Avaliação; e
- IV - Comitê de Suporte.

Art. 5º O Comitê-Executivo será composto por representantes dos seguintes órgãos e entidades:

- I - Ministério do Meio Ambiente;
- II - Ministério de Minas e Energia;
- III - Ministério dos Transportes;
- IV - Secretaria de Portos da Presidência da República;
- V - Marinha do Brasil;
- VI - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA;
- VII - Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP; e
- VIII - Secretaria Nacional de Defesa Civil, do Ministério da Integração Nacional.

Parágrafo único. O Comitê-Executivo será coordenado pelo Ministério do Meio Ambiente, que exercerá a função de Autoridade Nacional do PNC.

Art. 6º Compete à Autoridade Nacional do PNC:

- I - coordenar e articular ações para facilitar e ampliar a prevenção, preparação e a capacidade de resposta nacional a incidentes de poluição por óleo;
- II - articular os órgãos do SISNAMA, para apoiar as ações de resposta definidas pelo Grupo de Acompanhamento e Avaliação;
- III - decidir pela necessidade de solicitar ou prestar assistência internacional no caso de incidente de poluição por óleo, em conjunto com o Grupo de Acompanhamento e Avaliação;
- IV - convocar e coordenar as reuniões do Comitê-Executivo;
- V - convocar e coordenar as reuniões do Comitê de Suporte, quando o PNC não estiver acionado; e
- VI - comunicar o acionamento do PNC aos órgãos e instituições integrantes do Comitê de Suporte.

Art. 7º Compete ao Comitê-Executivo:

- I - estabelecer diretrizes para a implementação do PNC;
- II - estabelecer programa de exercícios simulados do PNC;

III - supervisionar o desenvolvimento do Sistema de Informações Sobre Incidentes de Poluição por Óleo em Águas Sob Jurisdição Nacional - Sisnóleo, e estabelecer os procedimentos necessários para o acesso ao sistema e a sua permanente atualização;

IV - elaborar o Manual do PNC no prazo de cento e oitenta dias, prorrogável por igual período, contado da data de publicação deste Decreto;

V - celebrar termos de cooperação, convênios e instrumentos congêneres;

VI - articular o funcionamento do Comitê de Suporte, para que seus integrantes realizem as ações de resposta aos incidentes de poluição por óleo;

VII - articular-se junto aos órgãos integrantes da estrutura organizacional do PNC, para auxiliar na elaboração de seus programas e projetos, a fim de atender as atribuições inerentes ao PNC; e

VIII - elaborar seu regimento interno.

Art. 8º O Grupo de Acompanhamento e Avaliação será composto por representantes titulares e suplentes dos seguintes órgãos e entidades:

I - Marinha do Brasil;

II - IBAMA; e

III - ANP.

Parágrafo único. O Grupo de Acompanhamento e Avaliação será convocado e ativado por qualquer um de seus componentes ou pela Autoridade Nacional, mesmo que o incidente de poluição por óleo não seja considerado de significância nacional.

Art. 9º Compete ao Grupo de Acompanhamento e Avaliação:

I - acompanhar e avaliar incidentes de poluição por óleo, sempre que acionado por qualquer dos seus componentes ou pela Autoridade Nacional;

II - determinar o acionamento do Plano de Área na hipótese de o plano não ter sido acionado por suas instalações participantes;

III - avaliar se o incidente de poluição por óleo é de significância nacional;

IV - acionar o PNC em caso de incidente de poluição por óleo de significância nacional, nos termos do parágrafo único do art. 17 e comunicar à Autoridade Nacional;

V - designar o Coordenador Operacional, em cada caso, entre um de seus integrantes, para acompanhamento e avaliação da resposta ao incidente de poluição por óleo, observados os critérios de tipologia e características do incidente;

VI - convocar e coordenar o Comitê de Suporte, quando o PNC estiver acionado e forem necessárias ações de facilitação e ampliação da capacidade de resposta do poluidor;

VII - conduzir exercícios simulados, programados pelo Comitê-Executivo;

VIII - avaliar as ações relativas ao PNC, após o seu acionamento, e informar as suas conclusões à Autoridade Nacional;

IX - manter a Autoridade Nacional permanentemente informada sobre as ações de resposta em andamento, uma vez acionado o PNC;

X - acompanhar e avaliar as ações de resposta dos Planos de Áreas, em caso de incidentes de responsabilidade desconhecida; e

XI - acompanhar e avaliar as ações adotadas pelo poluidor para atenuar os efeitos do incidente de poluição por óleo.

Parágrafo único. A designação de que trata o inciso V do **caput** deve recair preferencialmente sobre:

I - a Marinha do Brasil, no caso de incidente de poluição por óleo ocorrido em águas marítimas, bem como em águas interiores compreendidas entre a costa e a linha de base reta, a partir da qual se mede o mar territorial;

II - o IBAMA, no caso de incidente de poluição por óleo ocorrido em águas interiores, excetuadas as águas compreendidas entre a costa e a linha de base reta, a partir da qual se mede o mar territorial; e

III - a ANP, no caso de incidente de poluição por óleo que envolva estruturas submarinas de perfuração e produção de petróleo.

Art. 10. Compete ao Coordenador Operacional, em conjunto com os demais integrantes do Grupo de Acompanhamento e Avaliação, e com o apoio do Comitê de Suporte:

I - garantir, em ordem de prioridade, a segurança da vida humana, a proteção do meio ambiente e a integridade das propriedades e instalações ameaçadas ou atingidas pela descarga de óleo;

II - estabelecer centro de operações;

III - exigir do poluidor ou dos responsáveis pelos Planos de Emergência Individuais e de Área, conforme o caso:

a) as ações de resposta e seu acompanhamento;

b) o apoio logístico e as condições de trabalho adequadas para o pessoal envolvido nas ações de limpeza ambiental;

c) a disponibilidade, no local do incidente, dos equipamentos previstos nos Planos de Emergência Individual e de Área, e a colaboração quanto à mobilização dos equipamentos necessários;

d) a proteção das áreas ecologicamente sensíveis;

e) o resgate da fauna por pessoal treinado e seu transporte para centros de recuperação especializados;

f) o monitoramento ambiental da área atingida;

g) a adequação da coleta, do armazenamento, do transporte e da disposição dos resíduos gerados no incidente de poluição por óleo;

h) o emprego das tecnologias e metodologias de resposta, em conformidade com a legislação;

IV - assegurar que:

a) as comunicações sejam realizadas adequadamente;

b) os serviços de atenção às urgências, de assistência especializada e de vigilância em saúde ambiental estejam disponíveis; e

c) as ações e recursos materiais e humanos empregados pelos órgãos da administração pública sejam documentados e contabilizados;

V - manter a imprensa, as autoridades e o público informados da situação, e estabelecer centro de informações, quando couber;

VI - acionar a Defesa Civil, quando necessário, para a retirada de populações atingidas ou em risco eminente de serem atingidas pelos incidentes de poluição por óleo;

VII - realizar reuniões periódicas com os participantes da ação de resposta para acompanhamento e controle das ações planejadas;

VIII - efetuar os registros do incidente, a serem entregues à Autoridade Nacional, que conterão, no mínimo:

a) relatório técnico, com a caracterização do incidente, os métodos e os procedimentos utilizados nas ações de resposta;

b) relatório das ações de comunicação social e institucional realizadas, que conterá os registros de comunicação ao poluidor, às autoridades, às comunidades envolvidas e ao público em geral, sobre o andamento das operações e desdobramentos do incidente, e as ações de recuperação previstas para a área atingida; e

c) relatório financeiro-administrativo consolidado, que discrimine recursos humanos e materiais aplicados no exercício de sua Coordenação e custos envolvidos na operação, com o objetivo de registrar as despesas para mitigação do incidente e o posterior ressarcimento pelo agente poluidor.

Art. 11. O Comitê de Suporte será composto por representantes dos seguintes órgãos e entidades:

I - Casa Civil da Presidência da República;

II - Ministério da Justiça:

a) Departamento de Polícia Federal; e

b) Departamento de Polícia Rodoviária Federal;

III - Ministério da Defesa:

a) Marinha do Brasil;

b) Exército Brasileiro; e

c) Força Aérea Brasileira;

IV - Ministério das Relações Exteriores;

V - Ministério da Fazenda:

a) Secretaria do Tesouro Nacional; e

b) Secretaria da Receita Federal;

VI - Ministério dos Transportes;

VII - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento:

a) Instituto Nacional de Meteorologia;

VIII - Ministério do Trabalho e Emprego;

IX - Ministério da Saúde;

X - Ministério de Minas e Energia:

a) Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP;

XI - Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão;

a) Secretaria de Orçamento Federal;

XII - Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação:

a) Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais - INPE;

XIII - Ministério do Meio Ambiente;

a) Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA;

b) Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio; e

c) Agência Nacional de Águas - ANA;

XIV - Ministério da Integração Nacional:

a) Secretaria Nacional de Proteção e de Defesa Civil;

XV - Ministério da Pesca e Aquicultura;

XVI - Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República; e

XVII - Secretaria de Portos da Presidência da República:

a) Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.

§ 1º A Autoridade Nacional poderá solicitar a participação de outros órgãos e entidades federais, além de órgãos e entidades estaduais e municipais, e de entidades privadas.

§ 2º Os representantes dos órgãos e entidades que compõem o Comitê de Suporte e seus suplentes deverão ser indicados, por meio de suas autoridades máximas, no prazo de sessenta dias, contado da data de publicação deste Decreto, para fins de designação pela Autoridade Nacional.

§ 3º Em caso de incidente de poluição de óleo de significância nacional, constatado o risco de toque de óleo na costa brasileira ou quando ocorrer em águas interiores, deve ser convidado a participar do Comitê de Suporte um representante do órgão estadual do Meio Ambiente de cada Estado afetado.

§ 4º Quando um incidente de poluição por óleo de significância nacional envolver uma instalação portuária ou terminal, dentro ou fora do porto organizado, o seu representante legal, a autoridade portuária, ou ambos, devem ser convidados a participar do Comitê de Suporte, a critério da Autoridade Nacional.

Art. 12. Compete ao Comitê de Suporte:

I - atender às solicitações da Autoridade Nacional e do Grupo de Acompanhamento e Avaliação;

II - indicar recursos humanos e materiais solicitados pelo Grupo de Acompanhamento e Avaliação para emprego nas ações de resposta a um incidente de poluição por óleo;

III - sugerir ao Comitê-Executivo procedimentos para avaliação e atualização do PNC;

IV - propor diretrizes para inventário e manutenção dos recursos adequados para o controle e combate a incidentes de poluição por óleo de significância nacional;

V - fomentar a capacidade de resposta por meio de programas de capacitação, treinamento e aperfeiçoamento dos segmentos envolvidos;

VI - participar da elaboração do conteúdo dos programas de capacitação, treinamento e aperfeiçoamento dos órgãos e entidades das instâncias de gestão do PNC;

VII - participar, quando pertinente, de exercícios simulados do PNC;

VIII - propor a celebração de acordos de cooperação internacional;

IX - divulgar, no âmbito de suas instituições, novas tecnologias, equipamentos e materiais, procedimentos em matéria de prevenção, controle e combate a incidentes de poluição por óleo; e

X - adotar, previamente, mecanismos que atendam as suas competências na resposta aos incidentes de poluição por óleo de significância nacional.

Art. 13. No âmbito do PNC, sem prejuízo das demais competências previstas neste Decreto, compete aos órgãos e entidades que compõem o Comitê de Suporte:

I - Casa Civil da Presidência da República - acompanhar os procedimentos adotados nas ações de resposta;

II - Ministério da Justiça:

a) Departamento de Polícia Federal - adotar as medidas de polícia judiciária cabíveis, inclusive quanto à realização de perícia criminal; e

b) Departamento de Polícia Rodoviária Federal - priorizar, nos termos da lei, o trânsito, por via terrestre, de materiais e equipamentos imprescindíveis para o desenvolvimento de uma ação de resposta;

III - Ministério da Defesa - ativar o **International Charter Space and Major Disasters**, quando solicitado pelo Grupo de Acompanhamento e Avaliação;

a) Marinha do Brasil:

1. fornecer informações hidroceanográficas e previsões meteorológicas nas áreas de sua responsabilidade e de interesse para as ações de resposta;

2. realizar, no caso do acionamento do PNC, o controle do tráfego marítimo na área do incidente de poluição por óleo, disseminando as informações de interesse para segurança da navegação;

3. interligar-se e atualizar o Sisnóleo; e

4. fornecer, por meio do Sistema de Informações sobre Tráfego Marítimo - SISTRAM, informações sobre navios e embarcações que possam ter causado incidentes de poluição por óleo;

b) Exército Brasileiro - prestar apoio de pessoal, material e de meios terrestres, em casos de desastres ambientais de grandes proporções, de acordo com as disposições legais para o emprego da força terrestre, quando solicitado; e

c) Força Aérea Brasileira:

1. estabelecer, após receber do Grupo de Acompanhamento e Avaliação as informações e dados pertinentes, os mecanismos que permitam a entrada de aeronaves estrangeiras no espaço aéreo brasileiro, para apoiar as ações de resposta, nos termos da Constituição; e

2. realizar, no caso do acionamento do PNC, o controle do tráfego aéreo na área do incidente de poluição por óleo, disseminando as informações de interesse para a segurança do tráfego aéreo, de acordo com as disposições legais que regem a matéria;

IV - Ministério das Relações Exteriores:

a) solicitar ou prestar assistência governamental internacional em incidentes de poluição por óleo;

b) promover a articulação em âmbito internacional para facilitar a ajuda externa nos casos de incidentes de poluição por óleo;

c) coordenar a articulação bilateral na eventualidade de incidentes de poluição por óleo que atinjam águas jurisdicionais de outros países;

d) promover os procedimentos para a concessão de vistos de entrada para mão-de-obra estrangeira especializada a ser empregada nas ações de resposta, observadas as competências legais do Ministério do Trabalho e Emprego;

e) coordenar a defesa dos interesses nacionais no caso de demandas internacionais que decorram de incidentes de poluição por óleo;

V - Ministério da Fazenda:

a) Secretaria do Tesouro Nacional - promover a liberação de recursos financeiros para atender às necessidades do PNC para incidentes de poluição por óleo, quando solicitado, e observados os limites de movimentação de empenho e de pagamento da programação orçamentária e financeira anual; e

b) Secretaria da Receita Federal - priorizar a entrada, o trânsito interno, a saída e, eventualmente, a permanência definitiva, nos termos da lei, de qualquer material ou equipamento de origem estrangeira a ser utilizado nas ações de resposta;

VI - Ministério dos Transportes - divulgar e manter atualizadas as informações sobre a malha viária federal de acesso a portos e terminais privativos;

VII - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento:

a) Instituto Nacional de Meteorologia - fornecer informações e previsões meteorológicas gerais e específicas para as áreas afetadas por incidentes de poluição por óleo;

VIII - Ministério do Trabalho e Emprego:

a) exarar atos normativos sobre segurança e saúde no trabalho do pessoal empregado nas ações de resposta aos incidentes de poluição por óleo; e

b) exarar atos normativos para permitir contratação por tempo determinado, para atender necessidade temporária de excepcional interesse público, de mão-de-obra estrangeira especializada nas ações de resposta aos incidentes de poluição por óleo, quando houver ameaça à saúde pública ou ao meio ambiente, nos termos da Lei no 8.745, de 9 de dezembro de 1993;

IX - Ministério da Saúde:

a) mobilizar o Sistema Único de Saúde - SUS, para atuar em apoio às ações de prevenção, preparação e resposta;

b) apoiar o Comitê Executivo e o Grupo de Acompanhamento e Avaliação na proposição de diretrizes para a implementação do PNC, quanto aos aspectos de prevenção, preparação e resposta;

c) apoiar o Comitê Executivo e o Grupo de Acompanhamento e Avaliação na definição dos componentes do Sisnóleo necessários à execução de ações de prevenção, preparação e resposta; e

d) orientar e apoiar as esferas de gestão do SUS na definição, execução, avaliação e monitoramento das ações de prevenção, preparação e resposta;

X - Ministério de Minas e Energia:

a) ANP:

1. oferecer suporte ao desenvolvimento e operação do Sisnóleo;

2. manter permanentemente atualizado o Sisnóleo, em especial no que se refere às instalações que possam causar incidentes de poluição por óleo; e

3. oferecer suporte à segurança operacional das instalações que desenvolvam atividades envolvendo óleo, especialmente as sondas de perfuração e plataformas de produção de petróleo;

XI - Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão:

a) Secretaria de Orçamento Federal - orientar e coordenar tecnicamente os órgãos e entidades que integram a estrutura organizacional do PNC, visando racionalizar a elaboração e a implementação dos orçamentos federais sob sua responsabilidade e possibilitar o acompanhamento de sua execução orçamentária para atendimento às atividades definidas neste Decreto;

XII - Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação:

a) Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais - INPE - fornecer informações de interesse obtidas por satélites e tecnologias espaciais, sobre previsão de tempo, clima, oceanografia e recursos hídricos, para proteção dos recursos ambientais e outros interesses legítimos que possam ser afetados por incidentes de poluição por óleo.

XIII - Ministério do Meio Ambiente:

1. interligar-se e atualizar o Sisnóleo;

2. fomentar a padronização e promover a divulgação de cartas de sensibilidade ambiental ao óleo; e

3. divulgar tecnologias, equipamentos, materiais e procedimentos para prevenção, controle e combate a incidentes de poluição por óleo;

a) IBAMA:

1. orientar e apoiar as suas unidades na estruturação de ações relacionadas à prevenção e à resposta a incidentes de poluição por óleo;

2. desenvolver, implantar e operar o Sisnóleo, mantendo-o permanentemente atualizado; e

b) ICMBio:

1. fornecer informações de interesse para proteção das unidades de conservação e da biodiversidade que possam ser afetadas por incidentes de poluição por óleo; e

2. orientar e apoiar as suas unidades na estruturação de ações relacionadas à prevenção e à resposta a incidentes de poluição por óleo; e

c) ANA - fornecer informações de interesse para proteção de recursos hídricos que possam ser afetados por incidentes de poluição por óleo;

XIV - Ministério da Integração Nacional:

a) Secretaria Nacional de Defesa Civil:

1. mobilizar o Sistema Nacional de Defesa Civil - SINDEC para atuar em apoio às ações de resposta;

2. promover as articulações junto às entidades privadas para prover os recursos humanos e materiais para apoio às ações de resposta;

3. apoiar o Grupo de Acompanhamento e Avaliação nas ações para proteção de populações afetadas por incidentes de poluição por óleo; e

4. interligar-se e atualizar o Sisnóleo;

XV - Ministério da Pesca e Aquicultura:

a) fornecer a relação das pessoas físicas e jurídicas inscritas no Registro Geral da Atividade Pesqueira, bem como das embarcações pesqueiras e dos cessionários de espaços físicos para a atividade de aquicultura nas áreas dos incidentes;

b) fornecer informações de interesse sobre sanidade pesqueira e aquícola;

c) editar atos complementares, em conjunto com o Ministério do Meio Ambiente, sobre as atividades de aquicultura e pesca em cenários de incidentes de poluição por óleo; e

d) fortalecer a rede de comunicação e observação nos casos de incidentes com óleos;

XVI - Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República - participar da articulação dos assuntos referentes à prevenção de incidentes de poluição por óleo de significância nacional; e

XVII - Secretaria de Portos da Presidência da República:

1. divulgar e manter atualizadas as informações sobre a malha viária interna e de acesso aos portos organizados e terminais privativos;

2. facilitar o trânsito de materiais e equipamentos nas vias terrestres internas e nos acessos marítimos dos portos e aos terminais marítimos;

3. definir procedimentos a serem adotados pelos portos públicos e terminais privados marítimos, para recebimento, movimentação e armazenamento de materiais e equipamentos utilizados nas ações de resposta; e

4. divulgar e manter atualizadas informações a respeito das facilidades dos portos públicos e terminais privados marítimos para utilização nas ações de resposta, quando do recebimento, movimentação e armazenamento de materiais e equipamentos;

a) ANTAQ - oferecer suporte, no âmbito de suas competências, à regulação, supervisão e fiscalização de atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária.

Parágrafo único. Os demais órgãos e entidades da administração pública federal, os órgãos e entidades das administrações públicas estaduais e municipais, além das

entidades privadas, quando convidados, observado o comando unificado de operações, poderão:

I - adotar mecanismos que auxiliem as ações de resposta quando relacionados às suas competências ou fins sociais;

II - colaborar na articulação com as empresas de petróleo para a mobilização de recursos humanos e materiais dos Planos de Emergência Individuais e de Área, quando acionado o PNC; e

III - prestar apoio técnico às atividades do Comitê.

CAPÍTULO III DO ACIONAMENTO E DA MOBILIZAÇÃO DO PNC

Art. 14. O comandante do navio, seu representante legal, ou o responsável pela operação de uma instalação, independentemente das medidas tomadas para controle do incidente, deverá comunicar, de imediato, qualquer incidente de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, aos seguintes órgãos:

I - IBAMA;

II - órgão ambiental estadual da jurisdição do incidente;

III - Capitania dos Portos ou à Capitania Fluvial da jurisdição do incidente; e

IV - ANP.

§1º A comunicação inicial do incidente de poluição por óleo deverá ser efetuada na forma do Anexo II ao Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002.

§2º A ANP deverá comunicar à autoridade policial federal competente sempre que o incidente de poluição por óleo ensejar a convocação do Grupo de Acompanhamento e Avaliação.

Art. 15. Os órgãos e entidades referidos no **caput** do art. 14, após o recebimento da comunicação inicial, a verificação do ocorrido e uma vez definida a abrangência geográfica do incidente, deverão encaminhar as informações ao Grupo de Acompanhamento e Avaliação.

Parágrafo único. Constatado o risco de toque de óleo na costa brasileira, o Grupo de Acompanhamento e Avaliação deverá comunicar, de imediato, o fato aos órgãos estaduais do Meio Ambiente de cada um dos Estados potencialmente afetados, e ao representante do Ministério da Saúde no Comitê de Suporte, para adoção das medidas necessárias à proteção da saúde humana, independentemente de o incidente ser considerado como de significância nacional.

Art. 16. A partir da comunicação inicial, o poluidor deverá, de acordo com periodicidade e duração definidas pelo Grupo de Acompanhamento e Avaliação, fornecer relatórios de situação às autoridades indicadas no **caput** do art. 14.

Parágrafo único. O informe de situação deverá conter, no mínimo, as seguintes informações:

I - descrição da situação atual do incidente, informando se controlado ou não;

- II - confirmação do volume da descarga;
- III - volume que ainda possa vir a ser descarregado;
- IV - características do produto;
- V - áreas afetadas;
- VI - medidas adotadas e planejadas;
- VII - data e hora da observação;
- VIII - localização atual, extensão e trajetória prevista da mancha de óleo;
- IX - recursos humanos e materiais mobilizados; e
- X - necessidade de recursos adicionais.

Art. 17. O Grupo de Acompanhamento e Avaliação deverá definir a significância do incidente, classificando-a como nacional ou não, tendo por base, de forma isolada ou em conjunto, os seguintes critérios:

- I - acidente, explosão ou incêndio de grandes proporções, que possam provocar poluição por óleo;
- II - volume descarregado e que ainda pode vir a ser descarregado;
- III - poluição ou ameaça significativa a corpos d'água e outros recursos naturais importantes quanto aos seus usos identificados ou à saúde pública, economia e propriedades;
- IV - sensibilidade ambiental da área afetada ou em risco;
- V - eficácia das respostas dos Planos de Emergência Individuais e de Área;
- VI - solicitação de ajuda do próprio operador da instalação, do comandante do navio ou do poluidor;
- VII - possibilidade de a descarga atingir águas jurisdicionais de países vizinhos;
- VIII - poluidor não identificado, em áreas não cobertas por Planos de Área; e
- IX - outros critérios julgados relevantes.

Parágrafo único. Constatada a significância nacional do incidente, o Grupo de Acompanhamento e Avaliação designará Coordenador Operacional e acionará o PNC.

Art. 18. Acionado o PNC e caso existam evidências de que os procedimentos adotados pelo poluidor não são adequados ou que os equipamentos e materiais não são suficientes, e, ainda, se os procedimentos e estrutura previstos nos Planos de Áreas não se mostraram adequados à resposta de incidente de poluição por óleo de origem desconhecida, as instâncias de gestão do PNC serão mobilizadas, de imediato, pelo Grupo de Acompanhamento e Avaliação, conforme solicitação do Coordenador Operacional, para facilitar, adequar e ampliar a capacidade das ações de resposta adotadas.

Parágrafo único. As ações de resposta são de responsabilidade do poluidor.

Art. 19. O Coordenador Operacional, no exercício de suas competências, atuando sob o sistema de comando unificado de operações, solicitará, quando achar oportuno, o apoio de pessoal especializado do Comitê de Suporte para compor a estrutura básica de sua coordenação.

Art. 20. O Coordenador Operacional avaliará a capacidade de controle do poluidor sobre o incidente, com base na utilização dos recursos disponíveis no Plano de Emergência Individual e no Plano de Área e, quando necessário, alocará os recursos humanos e materiais disponibilizados pelo Comitê de Suporte, e aqueles previstos no art. 26.

CAPÍTULO IV DOS INSTRUMENTOS DO PNC

Art. 21. A fim de atingir seus objetivos, o PNC contará com os seguintes instrumentos:

I - cartas de sensibilidade ambiental ao óleo e outros dados ambientais das áreas atingidas ou em risco de serem atingidas;

II - centros ou instalações estruturadas para resgate e salvamento da fauna atingida por incidente de poluição por óleo;

III - planos de ação dos órgãos ambientais federais, estaduais e municipais em incidentes de poluição por óleo;

IV - Planos de Emergência Individuais e de Área para combate a incidentes de poluição por óleo;

V - programas de exercícios simulados;

VI - redes e serviços de observação e previsão hidrometeorológica;

VII - serviço meteorológico marinho;

VIII - Sisnóleo;

IX - Sistema de Comando de Incidentes; e

X - termos de cooperação, convênios e instrumentos congêneres.

Parágrafo único. Fica instituído o Sistema de Informações Sobre Incidentes de Poluição por Óleo em Águas Sob Jurisdição Nacional - Sisnóleo, com o objetivo de consolidar e disseminar, em tempo real, informação geográfica sobre prevenção, preparação e resposta a incidentes de poluição por óleo, de modo a:

I - permitir a análise, a gestão e a tomada de decisão pelas instâncias de gestão do PNC com relação ao apoio à prevenção, preparação e resposta aos incidentes de poluição por óleo;

II - possibilitar o acesso às bases de dados que contenham informações relevantes às atividades executadas no PNC; e

III - subsidiar a avaliação da abrangência do incidente com relação à concentração de populações humanas, incluindo a utilização das águas para consumo humano.

CAPÍTULO V DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 22. Os órgãos e entidades integrantes do Comitê-Executivo, do Grupo de Acompanhamento e Avaliação e do Comitê de Suporte, poderão expedir, isolada ou conjuntamente, atos complementares sobre os procedimentos necessários ao cumprimento de suas competências, no prazo de cento e oitenta dias, a contado da data de publicação deste Decreto.

Art. 23. O IBAMA desenvolverá e implantará o Sisnóleo no prazo de dezoito meses, a contar da data de publicação deste Decreto, mantendo-o permanentemente atualizado.

Art. 24. Os integrantes do Comitê de Suporte devem informar à Autoridade Nacional, para divulgação ao Grupo de Acompanhamento e Avaliação, o nome da autoridade responsável pelo cumprimento das competências previstas neste Decreto.

Art. 25 Os órgãos e instituições integrantes da estrutura organizacional do PNC, em articulação com o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, incluirão na previsão de seus orçamentos recursos financeiros específicos para o cumprimento de suas atribuições previstas neste Decreto.

Art. 26. Os integrantes do Comitê-Executivo devem estruturar e desenvolver, no prazo de doze meses, contado da data de publicação deste Decreto, programas internos de capacitação e treinamento para o pessoal envolvido no cumprimento das competências previstas neste Decreto, a partir da divulgação dos atos complementares previstos no art. 22.

Art. 27 O Grupo de Acompanhamento e Avaliação poderá requisitar do responsável por qualquer instalação os bens e serviços listados nos respectivos Planos de Emergência Individuais e de Área necessários às ações de resposta, e outros bens e serviços disponíveis.

§ 1º Os custos referentes à requisição dos bens e serviços a que se refere o **caput**, apurados pelo Coordenador Operacional, serão ressarcidos integralmente pelo poluidor.

§ 2º Enquanto não identificado o poluidor, os custos relativos às atividades de mitigação serão cobertos pelo Poder Executivo Federal.

Art. 28. O IBAMA deverá encaminhar:

I - à Advocacia-Geral da União, relatório detalhado contendo as despesas realizadas com recursos humanos e materiais empregados por instituições e órgãos públicos federais nas ações de resposta; e

II - ao Ministério Público Federal, relatório circunstanciado sobre os incidentes de poluição por óleo de significância nacional, para permitir à propositura das medidas judiciais, contendo:

a) laudo técnico ambiental apresentando o dimensionamento do dano ambiental;

b) laudo técnico com levantamento dos danos socioeconômicos causados pelo incidente de poluição por óleo se a identificação das ações adotadas, acompanhadas das respectivas estimativas financeiras; e

c) registros do incidente efetuados pelo Coordenador Operacional; e

III - ao Departamento de Polícia Federal, relatório de igual teor ao previsto no inciso II, para medidas de investigação criminal cabíveis.

Parágrafo único. O Coordenador Operacional prestará o apoio necessário ao IBAMA para o cumprimento do disposto neste artigo.

Art. 29. O Grupo de Acompanhamento e Avaliação encaminhará ao Conselho Nacional de Meio Ambiente - CONAMA, no prazo de cento e oitenta dias, contado da data de publicação deste Decreto, proposta de critérios e matriz de apoio à decisão para a utilização de métodos e técnicas de combate à poluição por óleo, tais como uso de dispersantes e outros agentes químicos e a queima controlada no local.

Art. 30. O Decreto nº 4.871, de 6 de novembro de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º

XI - área de abrangência do plano de área - área definida pelo órgão ambiental competente que, em função da concentração de portos organizados, instalações portuárias ou plataformas e suas respectivas instalações de apoio, está sujeita ao risco de poluição por óleo; e

XII - Sistema de Comando de Incidentes - ferramenta de gerenciamento de incidentes padronizada, que permite a seu usuário adotar uma estrutura organizacional integrada para suprir as complexidades e demandas de incidentes únicos ou múltiplos, independentemente da localização do incidente.” (NR).

“Art. 3º Os Planos de Emergência Individuais, nas áreas de abrangência sujeitas ao risco de poluição, serão consolidados em um único Plano de Área, que deverá estabelecer os mecanismos de ação conjunta a serem implementados.

§ 1º O Plano de Área será elaborado pelos responsáveis por entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias, plataformas e respectivas instalações de apoio, sob a coordenação do órgão ambiental competente.

§ 2º

II - proceder à convocação oficial para realização do trabalho de consolidação;

III - convocar oficialmente novos empreendedores que venham a se instalar em regiões que já possuem plano de área;

IV - definir a área de abrangência do plano de área e seus respectivos limites geográficos; e

V - elaborar cronograma de convocação para todas as instalações, mediante a notificação de seus responsáveis e a publicidade dos atos.

§ 3º Cada Plano de Área deverá estar concluído no prazo de um ano, contado da data de convocação, podendo ser prorrogado pelo prazo de noventa dias, a critério do órgão ambiental competente.

.....

§ 5º Nos casos em que a área de abrangência do plano envolva empreendimentos cujo licenciamento esteja a cargo de diferentes esferas da administração pública, o plano de área deverá ser elaborado de forma conjunta, devendo a responsabilidade pela coordenação ser definida pelas entidades envolvidas.” (NR)

“Art. 4º

.....

III - sistema de informações atualizado contendo, no mínimo:

.....

c) malha rodoviária, ferroviária, dutoviária e aeroviária, com suas respectivas capacidades operacionais e rede de contatos;

.....

f) informações meteorológicas;

g) registros de incidentes de poluição na área geográfica abrangida pelo Plano de Área; e

h) Planos de Emergência Individuais das instalações integrantes do Plano de Área, inclusive as análises de risco e as modelagens de dispersão de óleo;

.....

V - critérios para a disponibilização e reposição ou ressarcimento dos recursos previstos nos Planos de Emergência Individuais e utilizados pelo Plano de Área, inclusive nos casos de incidentes de poluição por óleo de origem desconhecida;

VI - critérios e procedimentos para acionamento e mobilização do Plano de Área;

VII - plano de comunicações, abrangendo protocolos, recursos e procedimentos;

VIII - programas de treinamento e de exercícios simulados conjuntos;

.....

XI - critérios para monitoramento das áreas afetadas após o encerramento das operações de emergência e de avaliação dos danos provocados pelo incidente de poluição por óleo, em comum acordo com os órgãos ambientais competentes;

XII - procedimentos para articulação coordenada entre as instalações e instituições envolvidas no Plano de Área, considerando o Sistema de Comando de Incidentes;

XIII - procedimentos de resposta nos casos de incidentes de poluição por óleo de origem desconhecida ou de impossibilidade de identificação imediata do poluidor;

XIV - manual de procedimento compartilhado para o gerenciamento dos riscos de poluição, e para a gestão dos diversos resíduos gerados ou provenientes do incidente de poluição por óleo;

XV - manual, em linguagem acessível, sobre os riscos e perigos englobados no Plano de Área e seus requisitos de inspeções periódicas, de emergência e de segurança ocupacional e processo de produção, a ser distribuído entre os funcionários das operadoras e dos prestadores de serviços, e às entidades governamentais que podem ser envolvidas na resposta ao incidente de poluição por óleo; e

XVI - procedimentos para assegurar que todos itens contaminados sejam limpos e devolvidos à condição de limpeza mutuamente acordada com o proprietário do equipamento, incluindo navios, barcas, lanchas, barreiras de contenção, ferramentas, mangueiras, maquinaria e outras engrenagens e equipamentos que podem ser impactados por meio do óleo descarregado no incidente.

.....”
(NR)

“Art. 6º

I - pelo coordenador designado pela instalação poluidora, no caso de poluição de origem conhecida; ou

.....
§ 1º O plano de Área será acionado por solicitação da instalação poluidora, no caso de poluição de origem conhecida, ou por quaisquer das instalações participantes, no caso de poluição de origem desconhecida.

§ 2º O Plano de Área poderá também ser acionado por iniciativa do Coordenador Operacional do Plano Nacional de Contingência.

§ 3º Caberá ao coordenador designado emitir o relatório de custos da ação, para fins de ressarcimento, quando couber.” (NR)

“Art. 8º

.....
IV - providenciar o atendimento aos elementos definidos no art. 4º.

V - garantir que o Plano de Área esteja em conformidade com o plano nacional de contingência;

VI - promover a cultura sobre segurança operacional e gerenciamento de riscos entre os operadores e prestadores de serviços;

VII - realizar pesquisas sobre gestão de segurança e a cultura de segurança entre os funcionários das operadoras e dos prestadores de serviços;

VIII - promover a realização, entre as entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas e suas instalações de apoio, de auditorias ambientais bienais independentes, com o objetivo de avaliar os sistemas de gestão e controle ambiental em suas unidades;

IX - definir as informações que deverão constar do relatório de custos da ação;

X - aprovar o relatório de custos da ação;

XI - estabelecer critérios mutuamente acordados para o pagamento dos serviços prestados pela instalação cedente nas ações de resposta e para o ressarcimento por perdas e danos em materiais e equipamentos;

XII - avaliar o Plano de Área após seu acionamento, quando da realização de exercícios simulados e da alteração de Planos de Emergência Individual, alterando-o, quando necessário;

XIII - estabelecer procedimentos para manter atualizado o Plano de Área;

XIV - enviar ao órgão ambiental competente o relatório de desempenho do Plano de Área, em até sessenta dias após o encerramento das operações de resposta a um incidente, contendo a avaliação de desempenho do Plano, conforme o Anexo;

XV - disponibilizar ao órgão ambiental competente, à Marinha do Brasil, à autoridade portuária e à ANP, quando solicitado, outras informações referentes à resposta aos incidentes nos quais o Plano de Área tenha sido acionado;

XVI - deliberar sobre os casos omissos no regimento interno; e

XVII - Submeter o Plano de Área à aprovação do órgão ambiental competente.” (NR)

Art. 31. O Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 14-A Deixarem os portos organizados, as instalações portuárias, as plataformas e suas instalações de apoio de atender à convocação oficial, emitida pelo órgão ambiental competente, para a realização do trabalho de elaboração do Plano de Área:

- Penalidade: multa diária do grupo G.” (NR)

“Art. 14-B Deixarem os portos organizados, as instalações portuárias, as plataformas e suas instalações de apoio de apresentar documentos e estudo técnico para elaboração do Plano de Área:

- Penalidade: multa diária do grupo G.” (NR)

“Art. 14-C Deixarem os portos organizados, as instalações portuárias, as plataformas e suas instalações de apoio de apresentar o Plano de Área concluído no prazo de um ano, contado da data de convocação, ou em novo prazo prorrogado a critério do órgão ambiental:

- Penalidade: multa diária do grupo G.” (NR)

Art. 32. Ficam revogados os §§ 6º e 7º do art. 3º do Decreto nº 4.871, de 6 de novembro de 2003.

Art. 33. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

República Brasília, de de 2013; 192º da Independência e 125º da