



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL
DEPARTAMENTO DE GESTÃO AMBIENTAL E DESAPROPRIAÇÃO
Esplanada dos Ministérios, Bloco R, 2º andar, sala 212 Leste, Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: (61)2029-7848/2029-7122 e Fax: S/N - www.transportes.gov.br

Ofício nº 25/2017/DGAD/SNTTA

Brasília, 07 de agosto de 2017.

A Sua Senhoria o Senhor:

Marcelo Cruz

Secretário Executivo do CONAMA

Esplanada dos Ministérios, Bloco B - 6º andar, sala 600

70.068-900 - Brasília/DF

Assunto: **Pedido de vistas ao Processo nº 02000.001724/2016-71**

Senhor Secretário Executivo,

1. O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil vem, por meio deste parecer, apresentar suas considerações relativas ao pedido de vistas realizado na 125ª Reunião Ordinária do Conselho Nacional do Meio Ambiente — CONAMA, relativo à proposta de resolução que dispõe sobre a utilização da técnica de queima controlada emergencial como ação de resposta a incidentes de poluição por óleo no mar, Processo n. 02000.001724/2016-71.
2. Conforme histórico da tramitação da matéria apresentado no sítio eletrônico do CONAMA, a proposta em análise foi admitida por unanimidade na 10ª Reunião do CIPAM (Comitê de Integração de Políticas Ambientais) e encaminhada à 23ª CTQAGR (Câmara Técnica de Qualidade Ambiental e Gestão de Resíduos). Naquela ocasião, foram apresentados pedidos de vistas por parte da SODEMAP, do Ministério do Meio Ambiente, do Governo do Estado do Rio de Janeiro e da Associação Nacional de Órgãos Municipais de Meio Ambiente (ANAMMA). A proposta foi apreciada na 24ª CTQAGR, realizada em 04 e 05/04/2017, sendo aprovada na 25ª CTQAGR, em 10 e 11/05/2017. Em sequência, a matéria foi aprovada na 13ª CTAJ (Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos), em 29/05/2017, para posterior encaminhamento para apreciação na 125ª Reunião Ordinária do CONAMA.
3. Em que pese o acompanhamento da tramitação da matéria no CONAMA, por meio das informações disponibilizadas ao longo de sua tramitação, bem como participação nas reuniões prévias à 125ª Reunião Ordinária do Conselho, este pedido de vistas foi apresentado com o intuito de se buscar maior conhecimento quanto à aplicabilidade da proposta de resolução em análise, sobretudo temas afetos ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, bem como aspectos relativos ao meio ambiente.
4. Importante destacar que embora a técnica apresente como caso de maior relevância a sua aplicação como ação de resposta ao acidente acontecido em 2010, localizado no Golfo do México, quando da exploração do poço de Macondo pela plataforma sonda “Deepwater Horizon” que resultou em vazamento de óleo da ordem de 5 milhões de

barris, a técnica em debate também foi largamente utilizada como ação de resposta em acidentes relacionados a transporte de petróleo, como verificado no caso do navio petroleiro Exxon Valdez, ocorrido na costa do estado do Alasca (EUA) em 1989, quando foram lançados ao mar volumes de petróleo estimados entre 250 mil e 750 mil barris.

5. Situações envolvendo incidentes de poluição do mar por ocasião de transporte de mercadorias e produtos são de interesse desta pasta.

6. Cumpre ressaltar, em remissão ao acidente envolvendo o petroleiro Exxon Valdez, que essas situações - nos dias de hoje - são cada vez mais incomuns, sobretudo devido ao advento do casco duplo nas embarcações, conforme estabelecido em leis e convenções internacionais, tais como a MARPOL¹, sobretudo no transporte de cargas avaliadas como de maior perigo ao meio ambiente. No entanto, mesmo o setor sendo abrangido por rígida governança infelizmente, novos acidentes poderão vir a ocorrer.

7. No caso da técnica em análise, importante notar que essa foi expressamente abordada no Art. 29 do Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional (PNC), estabelecido por meio do Decreto n. 8.127 de 22 de outubro de 2013 e que disciplina a atuação dos agentes públicos e privados diante de uma situação de poluição em águas jurisdicionais brasileiras.

8. Importante destacar ainda que este Ministério compõe a estrutura organizacional do PNC, tanto em seu Comitê-Executivo quanto em seu Comitê de Suporte.

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

[...]

III - Ministério dos Transportes;

IV - Secretaria de Portos da Presidência da República;

[...]

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

[...]

VI - Ministério dos Transportes;

[...]

XVII - Secretaria de Portos da Presidência da República

9. Embora toda a proposta de resolução tenha sido alvo de análise deste Órgão destaca dois pontos em relação : (i) a finalidade da utilização da técnica; e (ii) possíveis impactos em rotas migratórias e áreas de reprodução de aves e peixes em decorrência da utilização da técnica.

10. Em relação ao primeiro item relacionado à finalidade da utilização da técnica, a análise aborda o estabelecido no Art. 3 da proposta em análise.

Art. 3º A técnica de queima controlada poderá ser utilizada, visando ampliar os esforços de proteção ambiental e minimizar prejuízos à saúde pública², a partir da rápida remoção do óleo presente na água do mar, quando a não intervenção ou a aplicação de técnicas mecânicas de contenção, recolhimento e dispersão se mostrarem não efetivas, inaplicáveis ou insuficientes e quando ocorrer ao menos uma das seguintes hipóteses:

[...]

11. Depreende-se do exposto no referido artigo que a técnica é pautada em mitigar ou conter os danos ao meio ambiente diante de uma situação precedente de poluição do mar.

12. Em relação ao item relacionado aos impactos em rotas migratórias e áreas de

reprodução, a análise deste Órgão, pautou-se em informações disponibilizadas no sítio eletrônico do CONAMA durante a tramitação da matéria na CTQAGR, tendo por base o item 7 “Quais os impactos da queima controlada sobre espécies marinhas (rotas migratórias e áreas de reprodução)?” integrante do documento “Contribuições técnica IBP³” que abordou o assunto tomando-se por base a publicação de artigos técnicos.

13. A seguir, apresenta-se trecho do disposto no referido documento:

A partir da experiência de Macondo (EUA, 2010), observou-se que as aves evitam a área onde a queima controlada ocorre, não sendo expostas a quaisquer efeitos nocivos. O impacto ambiental sobre a espécie, portanto, consiste na geração de uma área de exclusão no entorno da queima, sendo temporário e completamente reversível. Áreas de reprodução localizadas a pelo menos 1km da zona de queima não são usualmente afetadas.

Em relação ao recobrimento de aves por contato com o resíduo, os efeitos nocivos sobre as penas são similares aos verificados a partir do contato com óleo cru, embora em menor abrangência devido à baixa quantidade de resíduo gerado em comparação ao óleo queimado. De forma similar, espécies marinhas não são usualmente afetadas pela queima, pois possuem capacidade de se afastar da zona de queima e não são impactadas por intermédio da coluna d'água, uma vez que esta não é contaminada durante a queima e somente se aquece até alguns centímetros diretamente abaixo da mancha em combustão. Ao longo de todos os 44 dias de realização de queimas durante o derrame de Macondo, cada embarcação alocada na operação contava minimamente com 02 observadores de fauna. Não foram avistados por estas equipes quaisquer espécimes marinhos nas proximidades das queimas. Não há registros na literatura de impactos nocivos sobre espécies em rotas migratórias

⁴

14. No tocante a análise ao restante da proposta de resolução em análise não há observações a serem apresentadas.

15. Diante do exposto, não se identifica no momento, contribuições que possam ser inseridas no corpo da proposta de resolução analisada.

Atenciosamente,

ALINE FIGUEIREDO FREITAS PIMENTA

Representante do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil no CONAMA

¹ A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL) tem por propósito o estabelecimento de regras para a completa eliminação da poluição intencional do meio ambiente por óleo e outras substâncias danosas oriundas de navios, bem como a minimização da descarga acidental daquelas substâncias no ar e no meio ambiente marinho. Fonte:

<https://www.ccaimo.mar.mil.br/marpol>, acessado em 04/08/2017.

² Grifo nosso

³ Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis

⁴ Grifo nosso



Documento assinado eletronicamente por **Aline Figueiredo Freitas Pimenta**, **Diretora do Departamento de Gestão Ambiental e Desapropriação**, em 07/08/2017, às 14:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0511210** e o código CRC **03DD36ED**.

