

Água de Lastro

Consequências da entrada em vigor da Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, 2004

Em julho do ano passado, o Alte Vidigal, em artigo publicado nesta página, fez uma perfeita explanação do problema relativo à água de lastro dos navios. Desde aquele momento, 26 países ratificaram a Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, inclusive o Brasil, representando 24,44% da arqueação bruta da frota mercante mundial (ABM). Para que a Convenção entre em vigor, é necessário que 30 Estados a ratifiquem, representando 35% da ABM. Assim, com a possibilidade da entrada em vigor da Convenção, em um futuro não muito distante, cabe-nos apresentar as possíveis consequências para as empresas de navegação marítima.

Inicialmente, é preciso identificar a quem se aplica a Convenção:

" Artigo 3º Aplicação

- 1 Salvo se expressamente previsto em contrário na presente Convenção, a mesma se aplicará a:
 - (a) navios autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte; e
 - (b) navios não autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte, mas que operem sob a autoridade de uma Parte.
- 2 A presente Convenção não se aplicará a:
 - (a) navios não projetados ou construídos para levar Água de Lastro;
 - (b) navios de uma Parte que só operem em águas sob sua jurisdição, a menos que a Parte estabeleça que a descarga de Água de Lastro por tais navios possa causar perdas ou danos ao seu meio ambiente, à saúde pública, às propriedades e recursos, ou aos de Estados adjacentes ou de outros Estados;
 - (c) navios de uma Parte que só operem em águas sob jurisdição de outra Parte, sujeitos à autorização desta última Parte para tal exclusão. Nenhuma Parte poderá conceder tal autorização se assim procedendo prejudicar ou danificar seu meio ambiente, saúde pública, propriedades e recursos, ou os de Estados adjacentes ou de outros Estados. Qualquer Parte que não conceda tal autorização deverá notificar a Administração do navio envolvido que esta Convenção se aplica ao referido navio;
 - (d) navios que só operem em águas sob jurisdição de uma Parte e em alto-mar, com exceção de navios que não receberam autorização nos termos do item (c) acima, a menos que tal Parte determine que a descarga de Água de Lastro por tais navios causaria perdas ou danos a seu meio ambiente, à saúde pública, às propriedades e recursos, ou aos de Estados adjacentes ou de outros Estados;
 - (e) qualquer navio de guerra, navio auxiliar da Marinha ou qualquer outro navio de propriedade de um Estado ou operado por ele e utilizado, temporariamente, apenas em serviço governamental não comercial. Entretanto, cada Parte deverá assegurar, através da adoção de medidas apropriadas que não prejudiquem as operações ou capacidades operacionais de tais navios de sua propriedade ou por ela operado, que tais navios atuem de maneira coerente, dentro daquilo que é razoável e viável, com esta Convenção; e

- (f) Água de Lastro permanente em tanques selados de navios, que não esteja sujeita a descarga.

3 No que se refere a navios alheios às Partes desta Convenção, as Partes deverão aplicar as prescrições desta Convenção conforme se faça necessário para assegurar que não seja dado um tratamento mais favorável aos referidos navios."

Independente da entrada em vigor da Convenção, todos os navios, nacionais ou estrangeiros, dotados de tanques/porões de água de lastro, que utilizam os portos e terminais brasileiros, devem cumprir a NORMAM-20/DPC, que trata dos requisitos referentes à prevenção da poluição por parte das embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), no que tange ao Gerenciamento da Água de Lastro. O sistema inicial tem como base a troca da água de lastro, segundo a resolução A.868(20) da Assembleia da IMO e a Convenção, e será aplicado a todos os navios que possam descarregar água de lastro nas AJB.

É preciso, também, conhecer os procedimentos para Vistoria, Certificação e Inspeção de Navios dispostos na Convenção.

Sobre a Certificação:

" **Artigo 7º** *Vistoria e Certificação*

1 Cada Parte deverá assegurar que os navios arvorando sua bandeira ou operando sob sua autoridade e sujeitos a vistoria e certificação sejam inspecionados e certificados conforme as regras contidas no Anexo."

"**Regra E-3** *Emissão ou Endosso de Certificado por Outra Parte*

1 A pedido da Administração, outra Parte poderá empreender a vistoria de um navio e, se as prescrições da presente Convenção forem cumpridas, a referida parte deverá emitir ou autorizar a emissão de um Certificado para o navio, e quando apropriado, endossar ou autorizar o endosso desse Certificado para o navio, em conformidade com este Anexo.

4 Nenhum Certificado deverá ser emitido a um navio com direito a arvorar a bandeira de um Estado que não seja uma Parte."

Sobre a inspeção de navios:

" **Artigo 9º** *Inspeção de Navios*

1 Um navio sujeito a esta Convenção poderá, em qualquer porto ou terminal "offshore" de outra Parte, estar sujeito a inspeção por funcionários devidamente autorizados por essa Parte com a finalidade de determinar se o navio está em conformidade com esta Convenção. Salvo conforme previsto no parágrafo 2º deste Artigo, qualquer inspeção se limitará a:

- (a) verificar que há um Certificado válido a bordo que, se válido, deverá ser aceito;
- (b) inspeção do Livro Registro da Água de Lastro, e/ou
- (c) uma amostragem da Água de Lastro do navio, realizada conforme as diretrizes a serem desenvolvidas pela Organização. Entretanto, o tempo necessário para análise das amostras não deverá ser usado como motivo para atrasar indevidamente a operação, movimento ou partida do navio."

Finalmente, entendemos ser fundamental observar os pontos principais relativos ao Gerenciamento e ao Controle de Navios.

Sobre o gerenciamento e controle de navios:

"**Regra B-1** *Plano de Gerenciamento de Água de Lastro*

Cada navio deverá ter a bordo e implementar um plano de Gerenciamento de Água de Lastro. Tal plano deverá ser aprovado pela Administração levando-se em conta as

Diretrizes desenvolvidas pela Organização. O plano de Gerenciamento de Água de Lastro será específico a cada navio."

"Regra B-2 Livro Registro da Água de Lastro

Cada navio deverá ter a bordo um Livro Registro da Água de Lastro que poderá ser um sistema de registro eletrônico ou poderá ser integrado a outro livro ou sistema de registros e que deverá, pelo menos, conter as informações especificadas no Apêndice II."

O gerenciamento de água de lastro será realizado de duas formas: de imediato, por meio da troca da água de lastro em alto mar, de acordo com a Regra D-1 da Convenção; em seguida, pela aplicação de um tratamento da água de lastro, de modo a atingir o padrão estabelecido pela regra D-2 da Convenção.

"Regra D-1 Norma de Troca de Água de Lastro";

"Regra D-2 Norma de Desempenho de Água de Lastro" (empregando um sistema de tratamento de água de lastro aprovado pela IMO);

"Regra D-3 Prescrições para Aprovação de Sistemas de Gerenciamento de Água de Lastro

1 Salvo conforme especificado no parágrafo 2º, os sistemas de Gerenciamento de Água de Lastro usados para cumprimento da presente Convenção deverão ser aprovados pela Administração levando-se em conta as Diretrizes desenvolvidas pela Organização."

Prazos para o cumprimento das Regras D-1 e D-2:

É importante observar que existem prazos diferenciados para o atendimento da Regra D-2, em função da data de construção do navio e da capacidade de água de lastro. O cumprimento da Regra D-1, independente do estabelecido pela Convenção, já está disciplinado pela NORMAM-20/DPC.

"Regra B-3 Gerenciamento de Água de Lastro para Navios

1 Um navio construído antes de 2009:

- .1 com uma Capacidade de Água de Lastro entre 1500 e 5000 metros cúbicos, inclusive, deverá efetuar o Gerenciamento de Água de Lastro que pelo menos siga a norma descrita na Regra D-1 ou Regra D-2 até 2014, a partir de quando deverá obedecer pelo menos a norma descrita na Regra D-2;
- .2 com uma Capacidade de Água de Lastro menor que 1500 ou maior que 5000 metros cúbicos deverá efetuar o Gerenciamento de Água de Lastro que pelo menos siga a norma descrita na Regra D-1 ou Regra D-2 até 2016, a partir de quando deverá obedecer pelo menos a norma descrita na Regra D-2.

2 Um navio ao qual o parágrafo 1º se aplica deverá cumpri-lo no máximo até a primeira vistoria intermediária ou de renovação, a que ocorrer primeiro, após a data de aniversário da entrega do navio no ano de cumprimento da norma aplicável ao navio.

3 Um navio construído em 2009 ou a partir desta data com uma Capacidade de Água de Lastro menor que 5000 metros cúbicos deverá efetuar o Gerenciamento de Água de Lastro que pelo menos obedeça a norma descrita na Regra D-2."

É importante registrar que, em dezembro de 2007, reconhecendo que os navios sujeitos à regra B 3.3, construídos em 2009, não poderiam ser submetidos à regra se uma tecnologia aprovada para tratamento de água de lastro não estivesse já disponível, a Assembleia da IMO recomendou, por meio da resolução A.1005(25), que esses navios fossem dispensados do cumprimento da regra D-2 até a sua segunda vistoria anual, mas antes de 31 de dezembro de 2011. Todavia, por ocasião da 60ª sessão do Comitê de

Proteção ao Meio Ambiente da IMO, realizada em março de 2010, foram aprovados novos sistemas de tratamento de água de lastro (11 sistemas já aprovados), levando à adoção de uma resolução na qual o Comitê ressalta estar perfeitamente entendido que os sistemas de gerenciamento de água de lastro, instalados em navios construídos em 2010, sujeitos à Regra B-3-3, devem atender aos requisitos da Convenção, tão logo ela entre em vigor.

"4 Um navio construído entre 2009 e 2012 com uma Capacidade de Água de Lastro de 5000 metros cúbicos ou mais deverá efetuar o Gerenciamento de Água de Lastro em conformidade com o parágrafo 1.2.

5 Um navio construído em 2012 ou depois deste ano com uma Capacidade de Água de Lastro de 5000 metros cúbicos ou mais deverá administrar o Gerenciamento de Água de Lastro que pelo menos obedeça a norma descrita na Regra D-2.

6 As prescrições desta regra não se aplicam a navios que descarreguem Água de Lastro em uma instalação de recepção projetada com base nas Diretrizes desenvolvidas pela Organização para tais instalações."

"Regra B-5 *Gerenciamento de Sedimentos para Navios*

1 Todos os navios deverão remover e dar destinação aos Sedimentos dos espaços destinados a transportar Água de Lastro em conformidade com os dispositivos do plano de Gerenciamento de Água de Lastro do navio."

"Regra B-6 *Deveres dos Oficiais e da Tripulação*

Os oficiais e a tripulação deverão estar familiarizados com seus deveres na implementação do Gerenciamento de Água de Lastro específica para o navio em que trabalham e deverão, de acordo com seus deveres, estar familiarizados com o plano de Gerenciamento de Água de Lastro do Navio."

Comentários finais:

A Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios levou mais de dez anos para ser adotada e ter suas diretrizes aprovadas, possibilitando a sua entrada em vigor internacionalmente. Embora ainda não existam todas as condições para isso, uma vez que são necessárias mais algumas ratificações, a preparação para o atendimento aos requisitos impostos pela Convenção demanda tempo e recursos financeiros, técnicos e humanos. Assim, parece-nos necessário um perfeito entendimento desse instrumento e um planejamento cuidadoso para atendê-lo.