

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (EN) Márcio Martins Lobão

PLANO NACIONAL DE CONTINGÊNCIA PARA INCIDENTES DE
POLUIÇÃO POR ÓLEO EM ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL:
AÇÕES EM ANDAMENTO NA MARINHA DO BRASIL PARA ATENDER AS
ATRIBUIÇÕES PREVISTAS NO PLANO NACIONAL DE CONTINGÊNCIA

Rio de Janeiro

2011

C-SUP 2011

PLANO NACIONAL DE CONTINGÊNCIA PARA INCIDENTES DE
POLUIÇÃO POR ÓLEO EM ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL:
AÇÕES EM ANDAMENTO NA MARINHA DO BRASIL PARA ATENDER AS
ATRIBUIÇÕES PREVISTAS NO PLANO NACIONAL DE CONTINGÊNCIA

Monografia, apresentada à Escola de Guerra
Naval como requisito parcial para a conclusão
do Curso Superior.

Orientador: CF (IM) Carlos Eduardo Lopes de
Oliveira

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

RESUMO

Derramamentos de óleo requerem ações de resposta rápidas para que sejam evitados maiores danos ao meio ambiente. A legislação brasileira determina que toda a instalação em que haja potencial para ocasionar poluição por óleo possua um plano individual para fazer frente a uma possível emergência ambiental, acompanhado de uma estrutura mínima com equipamentos e pessoal capacitado para prover resposta rápida e adequada a um incidente em suas instalações. Tais planos individuais, quando extrapolados para atender a emergências em uma determinada área ou região, permitem uma maior coordenação nas ações de resposta, possibilitando o apoio externo a um sinistro em complemento à estrutura de resposta individual, de modo que várias empresas ou órgãos apóiem-se entre si. Tal estrutura, à exemplo do Plano de Emergência da Baía de Guanabara (PEBG), funciona como um compilador de diversos planos individuais que, na ocorrência de um sinistro que ultrapasse a capacidade de resposta individual de um dado órgão ou empresa diretamente envolvido, este receberá apoio de outros órgãos ou empresas participantes deste mesmo plano que, juntos, irão evitar a propagação indesejada dos danos advindos de um derramamento de óleo. Incidentes de grandes proporções, no entanto, 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. Para tais incidentes é prevista a figura do Plano Nacional de Contingência (PNC), que consiste na diretriz geral do Estado para o atendimento a derramamentos de óleo, estabelecendo a organização e a estrutura de preparação e resposta nacional, bem como a previsão de outros recursos mobilizáveis, caso o Estado não tenha condições de pôr fim à emergência. Apesar dos estudos que vêm sendo realizados nos últimos anos, o Brasil ainda não dispõe de um PNC para fazer frente a emergências de grandes proporções, como a observada em 2010 no Golfo do México. Este Estudo teve por objetivo analisar a minuta do PNC que se encontra em análise e vem sendo discutido por um Grupo de Trabalho Interministerial presidido pelo Ministério do Meio Ambiente, com a participação da Marinha do Brasil e de outros órgãos governamentais e não governamentais, com foco nas ações decorrentes previstas para a Autoridade Marítima. Onde pertinente, são sugeridas ações adicionais que propiciem uma maior integração entre os diversos órgãos e maior eficiência na coordenação de ações de resposta.

Palavras-chave: Derramamento de óleo, contingência, emergências ambientais, Marinha do Brasil, PNC.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	4
2	REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....	6
3	ANÁLISE DAS ATRIBUIÇÕES PREVISTAS NA MINUTA DO PNC.....	12
4	AÇÕES EM ANDAMENTO NA MARINHA DO BRASIL PARA ATENDER AO DISPOSTO NO PNC.....	18
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	22
	REFERÊNCIAS.....	24
	ANEXO A – Versão atual da proposta de Decreto do PNC.....	26
	ANEXO B – Entrevista concedida pelo CMG (RM1) TARCÍSIO ALVES DE OLIVEIRA.....	44

1. INTRODUÇÃO

Derramamentos de óleo ocorrem a todo o momento em áreas sujeitas a esse tipo de contaminantes, em função do intenso uso do petróleo e seus derivados em nível mundial, constituindo-se de eventos agudos, em que uma grande quantidade de produto pode ser lançada em meio ambiente. Segundo FINGAS (2000, p. 19), tais incidentes ocorrem devido ao potencial de erro humano e de falhas em equipamentos, inerentes à produção, transporte e armazenagem do petróleo e seus derivados. Apesar de o petróleo e seus derivados serem lançados ao meio ambiente constantemente e de várias formas, inclusive naturais, nesses eventos agudos os danos podem ser significativos, o que conduz à necessidade de se estabelecer ações que permitam minimizá-los.

Nas atividades industriais envolvendo o manuseio de grandes quantidades de óleo, apesar de o foco estar sempre no desenvolvimento de meios que evitem a ocorrência de derramamentos, métodos para a resposta a incidentes de poluição ambiental por óleo também devem ser desenvolvidos. No Brasil, faz parte da rotina operacional de diversas empresas o preparo para a resposta aos mesmos já que, por força da legislação, suas instalações devem possuir planos para a resposta a emergências envolvendo a poluição por óleo, os chamados Planos de Emergência Individuais (PEIs). Tais planos são preconizados pela Resolução CONAMA nº 398/2008 e devem ser mantidos por portos, plataformas e suas instalações de apoio, bem como por outras instalações que apresentem potencial poluente. De acordo com a publicação NORTAM-05, DPC (2007, p. IV), é exigido de navios mercantes petroleiros com arqueação bruta (AB) acima de 150 e de outros navios mercantes que possuam AB maior que 400, de acordo com o estabelecido pela Regra 26 do Anexo I da Convenção MARPOL 73/78 e pelo artigo 3 (1) (a) da Convenção OPRC-90, o estabelecimento de um Plano de Emergência de Navio - SOPEP¹ para prevenir e responder a derramamentos de óleo no mar ocorridos a bordo.

Um Plano de Emergência, segundo FINGAS (2000, p. 19) tem como objetivo coordenar todos os aspectos da resposta a um derramamento de óleo, incluindo a interrupção do fluxo de óleo, a sua contenção e recolhimento e a limpeza da área atingida pelo mesmo. Dependendo da magnitude do incidente, a capacidade de resposta prevista pode ser insuficiente, o que conduz à necessidade de planos mais elaborados que permitam a mobilização da estrutura de resposta local, nacional ou, até mesmo, internacional. Tais planos são previstos em acordos celebrados, em geral, por grandes empresas da indústria do petróleo,

¹ SOPEP - *Shipboard Oil Pollution Emergency Plan*

as quais estabelecem estrutura coordenada de resposta, em modo cooperativo, para atender aos membros associados. A estrutura mantida pela cooperativa *Clean Caribbean & Americas* (CCA), sediada em Fortlauderdale - FL, nos Estados Unidos da América, está disponível a todos os seus membros associados, os quais, segundo informações contidas no site da Organização na Internet (CCA, 2011), podem ter acesso imediato a todo um inventário de equipamentos e materiais, que podem ser transportados para a região em que forem necessários rapidamente. A Petrobrás, maior empresa de petróleo atuante no Brasil, é um de seus membros associados.

Incidentes de grandes proporções, em que uma grande quantidade de um determinado produto é lançada de forma abrupta em meio ambiente, podem ocasionar verdadeiras catástrofes. Em 2010 o acidente envolvendo a plataforma de petróleo Deepwater Horizon, que se encontrava em operação nas águas do Golfo do México, demonstrou claramente o quanto pode ser danoso um grande derramamento de óleo. Nos dias que se seguiram ao seu afundamento configurou-se a ocorrência de um grande vazamento de petróleo bruto, proveniente da cabeça de um poço perfurado no leito marinho ligado à plataforma sinistrada, o qual não pôde ser fechado por falha nos mecanismos de segurança existentes. Segundo CLEVELAND (2010, p. 1), este incidente é aceito como o maior derramamento de óleo já ocorrido no mar, com impactos que ainda estão sendo mensurados. Incidentes deste tipo requerem uma organização exemplar na sua resposta, de modo a reduzir a confusão e o desperdício de recursos alocados, bem como concentrar os esforços naquelas áreas onde o dano causado ao meio ambiente e à economia locais serão maiores. Na ocasião, o acionamento do Plano Nacional de Contingência (PNC) americano estabeleceu uma estrutura organizacional de resposta que, certamente, evitou que os danos fossem ainda maiores do que os observados por conta do acidente.

O Brasil ainda discute o seu PNC. Após o ano 2000, quando foi observado um grande derramamento de óleo na Baía de Guanabara, houve movimentação acerca da necessidade de o Brasil implementar uma estrutura para a pronta resposta a tais incidentes de poluição, de modo a congregar o gerenciamento de ações na ocorrência de um incidente deste tipo. Na ocasião, foi aprovada a Lei Federal nº 9966/2000, que estabeleceu diversas ações decorrentes, visando à prevenção da poluição por óleo. O Brasil é signatário da Convenção OPRC-90, a qual estabelece medidas, para lidar com episódios de poluição por óleo, visando minimizar os danos decorrentes de tais incidentes. Ao ratificar esta Convenção, o Brasil assumiu o compromisso de estabelecer um protocolo visando centralizar e coordenar ações em caso de incidentes de grandes proporções, o qual vem sendo discutido desde então por diversos órgãos

governamentais, incluída a Marinha do Brasil, sob coordenação do Ministério do Meio Ambiente (MMA). Este protocolo, em seu formato atual de um Decreto, ainda não foi submetido à apreciação da Presidente da República.

A assinatura do Decreto que oficializa o PNC brasileiro, quando ocorrer, irá sinalizar uma série de ações decorrentes pelos diversos órgãos envolvidos. Neste contexto, uma análise das ações previstas ou implementadas na Marinha do Brasil e das necessidades ainda a serem supridas é bastante oportuna, já que o tema meio ambiente é uma de suas atribuições subsidiárias, de acordo com o disposto na Lei Complementar nº 97/1999². Cabem-lhe ainda, como membro do CONDEC³, entre outras atribuições, “coordenar as ações de redução de danos relacionados com sinistros marítimos e fluviais; apoiar as ações de resposta a desastres e apoiar as ações de defesa civil com pessoal, material e meios de transporte”.

Este trabalho tem por objetivo analisar atual versão da minuta do PNC, constante do Anexo A deste texto, com foco nas atribuições e ações decorrentes inerentes à Marinha do Brasil para atender às disposições deste Plano.

Este capítulo introdutório apresenta 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 efetuada uma revisão bibliográfica, visando localizar o leitor no tema em estudo e nas atribuições brasileiras em vista dos acordos internacionais firmados.

No capítulo 3 é realizada uma análise da atual versão do PNC, com foco nas atribuições previstas para a Marinha do Brasil quando o mesmo entrar em vigor.

No capítulo 4 discute-se as ações já implementadas, ou em estudo, pela Marinha do Brasil para atender ao disposto no PNC. É também realizada uma discussão acerca de questões ainda sem resposta, com eventuais sugestões de melhoria, onde pertinentes, visando uma maior integração entre a MB e as demais entidades e empresas envolvidas.

O capítulo 5 contém as considerações finais e conclusões acerca do tema desenvolvido.

2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Este capítulo tem por objetivo proporcionar ao leitor um maior conhecimento acerca do tema, visando situá-lo nos objetivos de um Plano de Contingência, seja em nível local,

² A Lei Complementar nº 97/1999 dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas.

³ O Conselho Nacional de Defesa Civil (CONDEC) foi estabelecido pela Medida Provisória nº 494, de 02 de Julho de 2010 e pelo Decreto nº 7.257, de 04 de Agosto de 2010.

regional ou nacional. Um breve histórico da legislação nacional e internacional pertinente é apresentado, com destaque para a resposta e seus desdobramentos, de forma que se possa visualizar um pouco da complexidade da coordenação na resposta a incidentes envolvendo o derramamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em nossas águas, com foco nas atribuições brasileiras em vista dos acordos internacionais firmados.

2.1 Antecedentes Históricos

A experiência adquirida ao longo dos anos em decorrência de diversos episódios de poluição em nível mundial fez com que fossem estabelecidos diversos tratados e outros mecanismos, visando prevenir a poluição por óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas e, nas ocasiões em que a prevenção é incapaz de evitar acidentes, estabelecer mecanismos que minimizem os danos causados por tais episódios. SOUZA FILHO (2006, p. 138) menciona que o Decreto nº 3.334/1899 aprovou o regulamento para as Capitâneas dos Portos, tornando-as responsáveis por exercer as tarefas de polícia marítima, administração e conservação dos portos e rios navegáveis. Este Decreto, no final do século XIX, já estabelecia no Brasil a proibição do lançamento ao mar ou em rios, de bordo de quaisquer embarcações, de lixo, cinzas, varreduras de porão ou outros detritos, sob pena de aplicação de multas aos infratores. Com o tempo, surgiram mecanismos para propiciar resposta adequada aos incidentes de poluição observados e para compensar os prejuízos causados em decorrência de um sinistro envolvendo poluição por óleo, numa tentativa de acompanhar os desdobramentos da evolução tecnológica observada tanto na indústria do petróleo quanto no transporte de insumos e produtos manufaturados. Ainda segundo SOUZA FILHO (2006, p. 14), navios transportando maiores quantidades de óleo e realizando viagens mais frequentes foram dois fatores determinantes da elevação do risco de acidentes de contaminação ambiental, dada a ampliação da magnitude das possíveis conseqüências, decorrente do maior volume de óleo transportado, motivando a organização de ações de prevenção e combate a sinistros envolvendo este tipo de produto.

2.2 Legislação aplicável

A legislação internacional acerca do tráfego marítimo é regulamentada pela Organização das Nações Unidas (ONU). Segundo LOBÃO (2007, p. 14), as agências subordinadas à ONU regulamentam, por meio de Convenções, Resoluções e Códigos, que

devem ser ratificados por um número mínimo de países para entrarem em vigor, o relacionamento entre as nações. Tais normas passam a ter status de legislação internacional, obrigando os países signatários, a partir do momento em que ratificam tais convenções e acordos, a assumirem compulsoriamente em suas leis e regulamentos o cumprimento dos mesmos. Ainda segundo LOBÃO (2007, p. 14), no caso específico do tráfego marítimo, os países não-signatários desses acordos estão sujeitos a sanções, como o banimento de suas embarcações do tráfego internacional, motivo pelo qual os principais dispositivos da legislação são ratificados por quase toda a comunidade marítima.

A Organização Marítima Internacional (IMO) é uma agência especializada da ONU responsável pela elaboração da legislação internacional no que tange à segurança da navegação e às medidas destinadas a prevenir a poluição do meio ambiente por navios (IMO, 2011). Dentre as principais convenções intermediadas pela IMO encontram-se as seguintes, todas ratificadas pelo Brasil:

- CLC-69, “*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*”, 1969/1992. Foi adotada para assegurar a compensação adequada às vítimas de um incidente de poluição por óleo. Estabelece que a responsabilidade civil por danos causados ao meio ambiente é do poluidor, o que implica na responsabilidade tanto nos custos advindos das ações de resposta a um sinistro quanto na eventual necessidade de indenização ao Estado e às populações prejudicadas em decorrência de derramamento de óleo.

- MARPOL 73/78, “*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*”, 1973/1978. Estabelece normas para evitar a poluição dos mares e costas através da eliminação completa da poluição intencional do ambiente marinho por óleo e outras substâncias nocivas e do estabelecimento de normas para minimizar os despejos acidentais dessas substâncias; e

- OPRC-90, “*International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation*”, 1990/2000. Estabelece medidas para lidar com incidentes de poluição, por meio do estabelecimento de cooperação internacional para a resposta a episódios de poluição por óleo ou outras substâncias nocivas ou perigosas. De acordo com a OPRC-90, navios são obrigados a informar incidentes de poluição às autoridades costeiras. Conforme exposto por SOUZA FILHO (2006, p. 35), esta Convenção pretende “promover a cooperação internacional e aperfeiçoar a capacidade nacional, regional e global de preparo e resposta à poluição por óleo, levando em consideração as necessidades particulares dos países em desenvolvimento, particularmente as dos pequenos Estados insulares”, encorajando o estabelecimento de planos de emergência de poluição por óleo (em navios, instalações *off-*

shore, portos e instalações manipuladoras de óleo); e de planos de contingência nacionais e regionais.

No Brasil, a Lei Federal nº 9966/2000 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. Esta lei estabelece os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios em águas sob jurisdição nacional, com base no disposto nas convenções CLC/69, MARPOL 73/78 e OPRC-90 (LOBÃO, 2007, p. 15). Em seu Artigo 2º, planos de contingência são definidos como “conjunto de procedimentos e ações que visam à integração dos diversos planos de emergência setoriais, bem como a definição dos recursos humanos, materiais e equipamentos complementares para a prevenção, controle e combate da poluição das águas”. O caput do Artigo 7º determina que “os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio deverão dispor de planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, os quais serão submetidos à aprovação do órgão ambiental competente”. Já o caput do Artigo 8º, determina que os planos de emergência mencionados no artigo 7º sejam consolidados pelo órgão ambiental competente, na forma de planos de contingência locais ou regionais. Em seu parágrafo único, o Artigo 8º estabelece ainda que “o órgão federal de meio ambiente, em consonância com o disposto na Convenção OPRC-90, consolidará os planos de contingência locais e regionais na forma do Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos de defesa civil”.

O Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA), por meio da Resolução nº 265/2000, determinou o estabelecimento de providências preventivas para o controle da poluição decorrente das atividades petrolíferas em todo o território nacional, tendo determinado, em seu Artigo 4º, que as autoridades competentes elaborassem ou revissem, no prazo de 12 meses, o plano de contingência nacional (posteriormente definido como Plano Nacional de Contingência, PNC) e os planos de emergência regionais, estaduais e locais para acidentes ambientais causados pela indústria de petróleo e derivados. Esta Resolução apresenta, no site do Ministério do meio Ambiente na Internet (MMA, 2011), o status “Cumprido seu objeto”, apesar de o Brasil ainda não possuir um PNC aprovado.

No ano seguinte, por meio da Resolução CONAMA nº 293/2001, foi estabelecido o conteúdo mínimo dos Planos de Emergência Individuais (PEI) a serem implementados em portos organizados, instalações portuárias ou terminais, dutos, plataformas e suas respectivas instalações de apoio a fim de possibilitar o rápido atendimento a incidentes de poluição por

óleo, minimizando assim os efeitos deletérios de tais episódios. Esta última Resolução foi revogada, tendo sido substituída pela Resolução CONAMA nº 398/2008, a qual, além do conteúdo mínimo dos PEI, revisou diretrizes e procedimentos para ações de resposta a incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, admitindo que outras instalações, além daquelas previstas na Lei nº 9.966/2000, oferecem risco de acidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional e estabeleceu que tais instalações devem manter em condições de pronto uso os equipamentos mínimos previstos em seus planos de emergência, visando atender à demanda advinda de um derramamento proveniente de suas instalações, bem como pessoal capacitado a utilizar tais equipamentos e materiais.

2.3 Planos de Contingência

De acordo com U.S. EPA (1999, p. 27), um Plano de Contingência é como um “plano de jogo”, ou um conjunto de instruções que estabelece os passos a serem seguidos antes, durante e após uma emergência. O termo Contingência, segundo CETESB (2008, p. 253), está relacionado com a incerteza sobre se um fato acontecerá ou não. No contexto deste estudo, significa que um acidente pode ou não acontecer, ou que vai acontecer, mas não se sabe quando, como ou onde. Um Plano de Contingência para derramamentos de óleo busca, então, vislumbrar todas as possibilidades de falhas e satisfazer as necessidades para combatê-las a contento, o que no jargão da indústria do petróleo é conhecido como “Resposta ao derramamento”. Deve possuir dados sobre os contatos, equipamentos e materiais disponíveis e estratégias a serem adotadas para que a resposta tenha a maior eficiência possível. Ainda segundo U.S. EPA (1999, p. 27), tais planos devem conter informações detalhadas para o preparo e resposta a um dado incidente de poluição por óleo, cobrindo diferentes situações e cenários com os quais as equipes responsáveis podem se deparar numa emergência deste tipo. Em última análise, Planos de Contingência constituem-se de ferramentas para a minimização dos efeitos adversos de um derramamento de óleo, buscando reduzir sua magnitude, alcance e consequências danosas.

Visando facilitar a operacionalização dos Planos nos diferentes cenários acidentais possíveis, os níveis de resposta são classificados de acordo com a abrangência do incidente. ITOPF (1985), IPIECA (1991; 1996) e IMO (1995) citados por CETESB (2008, p. 255) apresentam o chamado Esquema Global de Resposta a Poluição por Óleo (*Tiered Response*), o qual é dividido em três níveis de resposta:

- 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.

O enquadramento de um incidente para efeito de resposta depende de fatores diversos, podendo levar em conta a quantidade estimada de produto derramado, a sensibilidade dos ambientes naturais potencialmente afetados e demandas sócio-econômicas, entre outros. Segundo CETESB (2008, p. 254), quanto ao volume de produto derramado, a classificação mais usual é a da ITOFF, que classifica os derramamentos em pequenos (estimados em até 7m³ de produto derramado), médios (entre 7m³ e 700m³) e grandes (volume estimado maior que 700m³). No entanto cada país, em seu plano de contingência ou outro documento pertinente, é livre para estabelecer sua classificação. No Brasil, visto que não temos PNC em vigor, a referência mais usualmente adotada é a contida na Resolução CONAMA nº 398/2008, que classifica os derramamentos em pequenos (estimados em até 8m³ de produto derramado), médios (entre 8m³ e 200m³) e grandes (volume estimado maior que 200m³); a publicação NORTAM-09 (DPC, 2007, p. 1-16), adota esta classificação.

Apesar de existirem diferenças entre os procedimentos, como regra geral, os planos de contingência são classificados nos níveis de abrangência descritos a seguir:

- **Plano Nacional de Contingência** – Este plano é a diretriz geral do Estado para o atendimento a vazamentos. Estabelece a organização e a estrutura de preparação e resposta nacional e as regras a serem contempladas. Neste nível, o Plano de Contingência pode prever auxílio internacional em casos de grandes desastres, quando os recursos do Estado não são suficientes para atender à ocorrência. A responsabilidade pela sua elaboração e implantação normalmente é de agências do Governo Federal, devendo prever participação e responsabilidades nas esferas, federal, Estadual e Municipal, bem como da iniciativa privada e sociedade civil. Deve ser capaz de atender à demanda de um incidente de nível 3 (*Tier 3*).
- **Plano Regional de Contingência** – Este plano que abrange uma área como um Estado (ou grupo de Estados), território ou uma região do território nacional, cabendo aos envolvidos a responsabilidade pela sua viabilização. Deve ser capaz de atender à demanda de um incidente de nível 2 (*Tier 2*).
- **Plano de Contingência Local** (*sic*) – É o plano desenvolvido pelas próprias empresas, na sua área de abrangência direta/indireta. Neste nível de enfoque, o Plano de Contingência se assemelha intensamente com um Plano de Emergência preconizado nos Estudos de Análise de Risco, mas com algumas peculiaridades especialmente do ponto de vista ambiental. Esta categoria pode contemplar Planos Mútuos, desenvolvidos integralmente por um grupo de empresas estabelecidas em uma mesma área geográfica. Pode receber vários nomes como PLANO DE AUXÍLIO MÚTUO (PAM), Plano Integrado de Emergência (PIE), entre outros.

Deve atender a demanda de um evento Nível 1 (*Tier 1*) ou mesmo Nível 2 (*sic*) (CETESB, 2008, p. 256).

3 ANÁLISE DAS ATRIBUIÇÕES PREVISTAS NA MINUTA DO PNC

Com base no disposto no capítulo anterior, o PNC é um documento normativo que visa estabelecer a estrutura organizacional e demais procedimentos e ações que permitam aos órgãos do Poder Público e entidades privadas atuar de maneira coordenada e organizada para ampliar a capacidade nacional de resposta a incidentes de poluição por óleo, minimizando assim os danos causados ao meio ambiente, à economia e à imagem do Brasil no cenário internacional.

Este capítulo tem por objetivo realizar uma análise da atual versão da proposta de Decreto do PNC, a qual consta como Anexo 1 deste trabalho, com foco nas atribuições previstas para a Marinha do Brasil quando o mesmo entrar em vigor.

3.1 Abrangência do PNC

O Decreto do PNC, da forma como descrito em seu Artigo 1º, estabelece que o mesmo se aplica especificamente a incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional. Depreende-se, portanto, que ficariam excluídos da abrangência do PNC incidentes envolvendo outros tipos de substâncias nocivas ou perigosas, já que o item XVI do Artigo 3º define óleo como “qualquer forma de hidrocarboneto (petróleo e seus derivados), incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de petróleo e produtos refinados”. A Lei nº 9966/2000, neste contexto, é mais abrangente, sendo aplicável ao lançamento de óleo (cuja definição, constante do item VIII do Artigo 2º, é idêntica à do Decreto do PNC) e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional. Tendo em vista que o petróleo e seus derivados diretos não são as únicas substâncias nocivas ou perigosas transportadas em nossas águas, podendo ocasionar danos ao meio ambiente ou imperativos de Defesa Civil, à exemplo do incidente envolvendo o alijamento de ácido sulfúrico ocorrido em 1998 com o Navio-tanque BAHAMAS⁴ em Rio Grande - RS, pode ser interessante avaliar a abrangência desejada do PNC, já que algumas ações decorrentes dos órgãos envolvidos, como

⁴ De acordo com o relatório de investigação disponível no site da DPC na Intranet (DPC, 2011), em agosto de 1998 o Navio-tanque BAHAMAS, por problemas diversos que incluíram erro humano, apresentou vazamento de ácido sulfúrico, alagamento da Praça de Máquinas e posterior adernamento. Durante as ações de salvamento, parte do produto altamente corrosivo, que foi contaminado com água do mar e passou a comprometer a integridade da embarcação, foi descartado nas águas da Lagoa dos Patos e, posteriormente, em mar aberto.

a formação de pessoal, por exemplo, podem ser influenciadas pelos tipos de incidentes esperados, os quais devem fazer parte dos cenários previstos para o acionamento do PNC.

3.2 Participação da Marinha do Brasil no PNC e suas atribuições

A proposta de Decreto do PNC estabelece o seguinte:

- No Artigo 5º, é estabelecida a criação da Comissão Coordenadora do PNC, formada por uma Autoridade Nacional, a ser exercida pelo Ministério do Meio Ambiente, duas coordenações setoriais e um Comitê Executivo. Em seu parágrafo 3º, este Artigo estabelece que o Comitê Executivo será coordenado pela Autoridade Nacional e composto por representantes das Coordenações Setoriais, do Ministério da Integração Nacional, Ministério das Minas e Energia, Agência Nacional do Petróleo, Gás natural e Biocombustíveis (ANP) e do Ministério dos Transportes. No parágrafo 4º (I) é estabelecido que a Autoridade Marítima exercerá a Coordenação Setorial do PNC, nos 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. Dada a estrutura hierárquica observada na Marinha do Brasil, com o território nacional e suas águas jurisdicionais divididas em zonas distritais, é coerente imaginar que a Coordenação Setorial seja delegada aos Comandantes de Distritos Navais, na condição de representantes da Autoridade Marítima, em incidentes porventura observados em áreas marítimas sob sua jurisdição. Adicionalmente, depreende-se que incidentes porventura observados em ilhas oceânicas terão sua Coordenação Setorial à cargo da Autoridade Marítima, o que já tinha sido anteriormente observado por SOUZA FILHO (2006, p. 157).

- No Artigo 6º é estabelecida a criação de um Comitê de Suporte do PNC, o qual também inclui, entre seus membros, representantes do Comando da Marinha.

Com base no disposto, a Autoridade Marítima, além de Coordenador Setorial (definido pelo parágrafo 4º do Artigo 5º), é também membro da Comissão Coordenadora do PNC e de seu Comitê Executivo, além de membro do Comitê de Suporte, com as atribuições decorrentes descritas em seu Artigo 5º (como membro da Comissão Coordenadora), em seu Artigo 8º (como membro do Comitê Executivo) e em seu Artigo 11, item IV (a) (como membro do Comitê de Suporte).

Como Coordenador Setorial cabem à Autoridade Marítima, segundo o Artigo 9º, as seguintes atribuições e responsabilidades:

- I - julgar se o incidente de poluição por óleo é de significância nacional;
- II - acionar o PNC;
- III - comunicar, aos órgãos e instituições integrantes do Comitê de Suporte e seus representantes, o acionamento do PNC;
- IV - designar Coordenador Operacional para acompanhamento e avaliação da resposta ao incidente de poluição por óleo;
- V - 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;
- VI - manter em sua estrutura organizacional setor técnico-operacional capaz de coordenar resposta a incidentes de poluição por óleo;
- VII - viabilizar os recursos humanos e materiais necessários para facilitar e ampliar a capacidade de resposta;
- VIII - celebrar termos de cooperação que possibilitem cumprir suas atribuições e responsabilidades no contexto do PNC;
- IX - realizar as articulações necessárias para que os órgãos e entidades do Comitê de Suporte estabeleçam previamente mecanismos que atendam às situações excepcionais e específicas relacionadas às suas atribuições e responsabilidades individuais na resposta aos incidentes de poluição por óleo, quando acionado o PNC;
- X - conduzir exercícios simulados destinados ao aperfeiçoamento, revisão e atualização do PNC;
- XI - avaliar as ações relativas ao PNC, após o seu acionamento, informando as suas conclusões à Autoridade Nacional;
- XII - acompanhar e avaliar as ações de resposta dos Planos de Áreas em caso de incidentes de responsabilidade desconhecida; e
- XIII - acompanhar e avaliar as ações adotadas pelo poluidor na remediação do incidente de poluição por óleo (BRASIL, 2010, p. 6).

3.3 Critérios para acionamento do PNC e condução das ações de resposta

O Artigo 12 do Decreto do PNC estabelece que as ações de resposta a qualquer incidente de poluição por óleo são sempre de responsabilidade do poluidor.

De acordo com o estabelecido no Artigo 13, o seu acionamento só deverá ocorrer quando um dado incidente de poluição por óleo for julgado de significância nacional. Os critérios para o seu acionamento constam do Artigo 18 do mesmo documento e estabelecem o seguinte: recebida comunicação inicial de incidente de poluição por óleo (nos moldes do Anexo III do Decreto do PNC ou do Apêndice 1 do Anexo I da Resolução CONAMA nº 398/2008) e de informe de situação (o qual deve atender ao disposto no parágrafo único do Artigo 17), a Coordenação Setorial em cuja área de jurisdição se deu o incidente deverá realizar análise para avaliação de sua significância. Desta análise, que segue os critérios descritos abaixo, constantes do Artigo 18, o incidente será classificado como de abrangência nacional ou não:

- 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, de Área, Locais e Regionais;
- VI - solicitação de ajuda do próprio operador da instalação, do comandante do navio ou do poluidor;
- VII - possibilidade de o derramamento atingir águas jurisdicionais de países vizinhos;
- VIII - poluidor não-identificado, em áreas não cobertas por Planos de Área, Locais e Regionais; e
- IX - outros critérios julgados relevantes (BRASIL, 2010, p. 12).

Constatada a significância nacional do incidente, a Coordenação Setorial acionará o PNC, designando, conforme descrito pelo Artigo 19, um Coordenador Operacional para avaliação e acompanhamento das ações de resposta adotadas no incidente por parte do poluidor. Caso o incidente não receba o status de significância nacional, o mesmo deverá ser tratado pelos planos de resposta existentes, sejam eles o PEI da instalação ou facilidade onde se deu o derramamento ou o Plano de Área, já que as ações de resposta são locais. O Artigo 18 do PNC, conforme sua versão atual, não estabelece parâmetros objetivos para definir pelo seu acionamento, de modo que acaba sendo admitida certa subjetividade na decisão por parte da Coordenação Setorial em cuja área de jurisdição aconteceu o incidente. Adicionalmente, depreende-se que o acionamento do PNC consiste no alerta, o qual deve ser informado à Autoridade Nacional e comunicado aos órgãos e instituições integrantes do Comitê de Suporte, de que um incidente de significância nacional, conforme os critérios estabelecidos, ocorreu.

Acionado o PNC, a mobilização da sua estrutura se dará nos moldes do preconizado pelo Artigo 20, por solicitação do Coordenador Operacional à Coordenação Setorial, caso haja evidências de que os procedimentos adotados pelo poluidor para a resposta ao incidente não são adequados ou que os equipamentos e materiais não são suficientes para a resposta. A mobilização da estrutura do PNC tem por objetivo facilitar, adequar e ampliar a capacidade das ações de resposta adotadas, podendo o Coordenador Operacional solicitar ao Coordenador Setorial o apoio de pessoal especializado do Comitê de Suporte. Este pessoal especializado prestará apoio técnico nas áreas que lhes são afetadas, conforme atribuições preconizadas pelo Artigo 11 do Decreto do PNC.

Ainda do Artigo 20, cabe ao Coordenador Operacional manter a Coordenação Setorial permanentemente informada do andamento das ações de resposta adotadas, para o seu devido

acompanhamento. Esta última, por sua vez, deve manter a Autoridade Nacional permanentemente informada sobre as ações de resposta em andamento.

Cabe ainda ao Coordenador Operacional, de acordo com o Artigo 22 do PNC a elaboração de registros do incidente contendo, no mínimo, as seguintes informações:

- I - relatório técnico contendo a caracterização do incidente, os métodos e os procedimentos utilizados nas ações de resposta;
- II - relatório das ações de comunicação social e institucional realizadas, incluindo os registros de comunicação ao poluidor, às autoridades, às comunidades envolvidas e ao público em geral, sobre o desenrolar das operações e desdobramentos do incidente; e
- III - relatório financeiro-administrativo consolidado, tratando dos recursos humanos e materiais aplicados no exercício de sua Coordenação e dos custos envolvidos na operação, visando o registro e o posterior ressarcimento pelo agente poluidor (BRASIL, 2010, p. 13).

Com base nas atribuições previstas para o Coordenador Operacional, é razoável supor que procedimentos operacionais detalhados serão apresentados no Manual do PNC, a ser elaborado após a sua entrada em vigor, conforme inciso V do Artigo 8º do Decreto a ser assinado, que trata das atribuições e responsabilidades do Comitê Executivo do PNC.

Os procedimentos para o acionamento do PNC estão sintetizados nos Anexos I (Fluxograma de tomada de decisões do PNC) e II (Síntese de tomada de decisões do PNC), do Decreto do PNC.

Consta ainda, no Artigo 23, que o PNC contará com diversos instrumentos de apoio, para atingir seus objetivos, como: cartas de sensibilidade ambiental ao óleo, informações sobre os diversos Planos de Emergência Individuais, de Área, Locais e Regionais para combate a incidentes de poluição por óleo, entre outros. Segundo o Artigo 28 do Decreto do PNC, os órgãos e instituições componentes do Comitê de Suporte do PNC deverão informar à Autoridade Nacional, para divulgação às Coordenações Setoriais, qual setor, dentro de suas estruturas organizacionais, será responsável pelo cumprimento das atribuições previstas no PNC. Deste modo, já que a Autoridade Marítima é Coordenador Setorial nos incidentes de poluição definidos pelo parágrafo 4º do Artigo 5º do PNC, deve ser uma preocupação decorrente da Marinha do Brasil o estabelecimento de estrutura para atender ao disposto no PNC, incluindo a obtenção dos instrumentos de apoio listados no Artigo 23.

Dentre as disposições gerais, constantes do capítulo VI do Decreto do PNC, algumas merecem destaque por estarem diretamente relacionadas às atribuições da Marinha do Brasil no PNC:

- O artigo 24 determina que as instituições componentes da Comissão Coordenadora do PNC e do seu Comitê de Suporte, emitam atos normativos visando disciplinar os procedimentos necessários ao cumprimento de suas atribuições e responsabilidades estabelecidas no PNC. Tais atos tem por objetivo internalizar as disposições gerais constantes do PNC;

- O Artigo 27 estabelece que as instituições componentes da Comissão Coordenadora do PNC incluam, na previsão de seus orçamentos, recursos financeiros específicos para implantação e manutenção das suas respectivas estruturas para cumprimento das atribuições previstas no PNC. Caberá à Marinha, portanto, prover sua estrutura de fiscalização de dotação orçamentária para fazer frente à implementação de uma estrutura de apoio ao PNC;

- O Artigo 29 determina que as instituições componentes da Comissão Coordenadora do PNC implementem programas internos de capacitação para o pessoal envolvido no cumprimento das atribuições previstas. Decorre que a Marinha deverá implementar programa de treinamento interno, visando capacitar o pessoal a ser designado como apoio à Coordenação Setorial;

- O Artigo 32 estabelece que a Coordenação Setorial, quando julgar necessário, poderá requisitar de qualquer instalação os recursos humanos e materiais específicos para ações de resposta listados nos respectivos Planos de Emergência Individuais, de Área, Locais e Regionais, bem como outros que estejam disponíveis. Requisitados tais recursos, deverá ser assegurada ao proprietário indenização dos danos causados ao material, ou o seu consumo, conforme previsto pelo inciso XXV do Artigo 5º da Constituição Federal. Deste artigo, cabe perguntar como a informação relativa aos meios disponíveis para resposta a uma determinada emergência será disponibilizada à Coordenação Setorial, já que a proposta do PNC não faz menção à capacidade de resposta instalada no país. De acordo com ARROIO (2003) citado por SOUZA FILHO (2006, p. 159), a estrutura de equipamentos montada pela Petrobrás após o acidente ocorrido em 2000 na Baía de Guanabara tem capacidade para atender incidentes de nível 3 em todo o Brasil e na América do Sul, estando disponível para atender incidentes de outras empresas mediante contratos de prestação de serviços. SOUZA FILHO (2006, p. 161) relata ainda que os maiores inventários de recursos disponíveis no Brasil para combate a derramamentos de óleo são de propriedade da indústria petrolífera, notadamente Petrobrás e Transpetro; e

- Finalmente, o PNC brasileiro prevê, em seu Artigo 31, que propostas de alterações no Plano poderão ser encaminhadas ao Comitê-Executivo, a qualquer tempo, por qualquer órgão ou instituição do Comitê de Suporte, desde que de forma fundamentada. No entanto,

visto que o PNC está disposto na forma de um Decreto, a ser assinado pelo Presidente da República, tais propostas de alteração dificilmente serão implementadas, em virtude das barreiras burocráticas existentes. Tais barreiras talvez expliquem porque o PNC brasileiro encontra-se em apreciação desde 1998, sem ter sido aprovado até hoje. SOUZA FILHO (2006, p. 168), que em seu estudo comparou a experiência de outros países na implementação de seus PNC visando sua implementação no Brasil, observou que a Agência Ambiental americana é responsável pela atualização de seu PNC; na Venezuela, esta tarefa cabe ao Assessor Operacional do Comitê Central e, no Canadá, cabe ao Ministério da Pesca e Oceanos.

4 AÇÕES EM ANDAMENTO NA MARINHA DO BRASIL PARA ATENDER AO DISPOSTO NO PNC

Recentemente foi divulgada, em âmbito interno da Marinha do Brasil, uma proposta de documento normativo, regulamentando as disposições do PNC, em que é apresentada a estrutura proposta pela Autoridade Marítima para atender ao seu acionamento. O documento tem por objetivo tornar operacional a estrutura do PNC, preparando a Marinha para cumprir as atribuições que lhe previstas. Porém, visando eliminar entraves burocráticos, o documento deve ser desvinculado do PNC, já que provavelmente será implementado pela Autoridade Marítima antes de sua entrada em vigor. As informações a seguir apresentadas são oriundas de entrevista concedida pelo CMG (RM1) TARCÍSIO ALVES DE OLIVEIRA (constante do Anexo B), Assessor da Gerência de Meio Ambiente da DPC, e de consulta a esse documento, que também se encontra em forma de minuta, devendo originar uma COMOPNAVINST específica sobre o PNC, que conterà em seu anexo a “Estrutura Básica da Autoridade Marítima no PNC e seus apensos”.

4.1 Estrutura organizacional da Marinha do Brasil na Coordenação Setorial

A estrutura prevista estabelece que o ComOpNav será o Órgão Central de Controle e Acompanhamento das Ações do Coordenador Setorial, devendo ser mantido informado de todas as ações em andamento na ocorrência de um incidente de poluição que tenha abrangência nacional. Os Comandantes dos 1º, 2º, 3º, 4º, 5º e 8º Distritos Navais, na condição de representantes da Autoridade Marítima, assumirão a Coordenação Setorial de Resposta na ocorrência de um incidente de poluição por óleo em suas áreas de jurisdição, tendo

competência para indicar Coordenador Operacional e o dever de manter o ComOpNav informado do andamento das ações de resposta. Cabe ao ComOpNav manter o Estado-Maior da Armada e o Comandante da Marinha informados sobre o desenvolvimento das ações em caso de acionamento do PNC. Outras OM da Marinha podem ser acionadas em caso de necessidade, tendo como atribuição prestar suporte técnico em suas respectivas áreas de atuação.

4.2 Infraestrutura para Coordenação

A estrutura de coordenação a ser implementada prevê que os Comandos de Distritos Navais estabeleçam um Centro de Controle Operacional (CCO), a ser instalado, preferencialmente, próximo ou no próprio SALVAMAR. Em sua concepção, o CCO é um centro permanente destinado à coordenação e acompanhamento das ações de resposta por parte do poluidor e por parte do Coordenador Setorial, quando este decidir por assumir o comando e controle das ações de resposta, devendo possuir equipamentos e materiais para apoio, sobretudo em termos de meios de comunicação. Adicionalmente, é ainda previsto o estabelecimento de um Centro de Operações (CO), destinado à coordenação e acompanhamento das ações de resposta, na cena do incidente, quando o PNC for acionado e por ocasião de sua mobilização, o qual deve ser adequadamente estruturado.

Caberá aos Distritos Navais prever, em seus orçamentos, os recursos financeiros necessários à implementação do CCO e CO, visando o cumprimento das atribuições previstas no PNC.

Mesmo sendo acionado o PNC para atender a um incidente envolvendo poluição por óleo de significância nacional, cabe ao poluidor prover os meios a serem utilizados para a sua efetiva resposta. O poluidor deverá empregar todos os meios ao seu alcance e contratar, a seu juízo, empresas especializadas para esse fim, cabendo à Autoridade Marítima acompanhar o andamento de tais ações. Somente em caso de mobilização do PNC, quando há evidências de que as ações do poluidor não estão sendo adequadas ou que os equipamentos e materiais em uso são insuficientes para a resposta satisfatória, poderão ser requisitados meios de outros órgãos para a ampliação da capacidade de resposta ao incidente. Deste modo, não é prevista no âmbito da Coordenação Setorial, a implementação de estrutura de resposta para fazer frente, especificamente, às disposições do PNC.

4.3 Requisição de meios para a resposta

Decidida a mobilização da estrutura do PNC, os meios a serem utilizados para a ampliação da capacidade de resposta disponíveis podem ser requisitados. O Coordenador Operacional deverá, inicialmente, se valer da infraestrutura existente nos diversos centros de Defesa Ambiental (CDA), mantidos para atender incidentes de poluição por óleo. Já existem vários CDA implantados em Bases da MB, com acordos de cooperação firmados, com os quais têm sido realizados cursos de capacitação e exercícios simulados, entre outras ações. Visando a ampliação da capacidade de resposta, cada Distrito Naval poderá firmar seus próprios acordos de cooperação e/ou convênios com empresas especializadas, objetivando a obtenção de recursos adicionais em caso de necessidade.

De acordo com a proposta do PNC a Autoridade Nacional (MMA) terá a atribuição de concentrar todos os dados dos representantes dos órgãos e instituições que compõem o Comitê de Suporte. Não está claro de que forma dados como inventários de equipamentos e materiais de resposta, por exemplo, passíveis de uso ou requisição pela Coordenação Setorial em sua área de jurisdição, serão disponibilizados.

4.4 Formação de pessoal capacitado para atender às demandas do PNC

O inciso VI do Artigo 9º do PNC prevê que cabem às Coordenações Setoriais manter em sua estrutura organizacional setor técnico-operacional capaz de coordenar a resposta a incidentes de poluição por óleo. Já o inciso IV (a) (2) do Artigo 11 estabelece que cabe ao Comando da Marinha, como membro do Comitê de Suporte do PNC, prestar apoio de pessoal, material e de meios marítimos, quando solicitado. Finalmente, o Artigo 29 dispõe que as instituições componentes da Comissão Coordenadora do PNC implementarão programas internos de capacitação e treinamento para o seu pessoal envolvido no cumprimento das atribuições previstas no PNC.

Visando atender às disposições do PNC, a DPC apresentou recentemente uma proposta de Estágio de Qualificação para o Preparo e Resposta em caso de Poluição por Óleo nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), o qual tem como objetivo ampliar o conhecimento técnico-profissional de militares e servidores civis de nível superior na preparação e resposta a incidentes de poluição por óleo. Com este estágio, a expectativa é que o pessoal envolvido esteja apto a coordenar as ações de resposta em caso de acionamento ou mobilização do PNC.

Uma questão a ser discutida com relação ao pessoal lotado nas Capitâneas dos Portos e suas Delegacias e Agências (CDA), candidatos naturais a apoiarem as ações decorrentes de um eventual acionamento do PNC, é a sua elevada rotatividade. Visando evitar perda do conhecimento estabelecido em treinamentos relativos ao PNC brasileiro ou à resposta a incidentes de poluição por óleo, estabelecidos no âmbito da estrutura de fiscalização da MB, talvez caiba ao setor de pessoal da Marinha do Brasil estabelecer, pelo menos para as áreas afetadas às CDA, uma política que reduza a rotatividade deste pessoal.

4.5 Disseminação de informações ao pessoal envolvido

Visando atender às disposições do Artigo 23 do PNC e, também, aumentar a eficiência de resposta a incidentes de menor porte (até mesmo os restritos à Marinha), a criação de uma página na Intranet/Internet com informações de suporte para o pessoal envolvido com o acionamento da estrutura de coordenação da Autoridade Marítima no PNC, nos moldes, por exemplo, do portal do P2R2 – Plano Nacional de Prevenção, Preparação e Resposta Rápida à Emergências Ambientais com Produtos Químicos Perigosos (P2R2, 2011), pode ser avaliada. Tal página, no âmbito da Marinha do Brasil, pode ser administrada pelo ComOpNav (Órgão Central de Controle e Acompanhamento das Ações do Coordenador Setorial) ou uma OM subordinada, concentrando num único local dados e informações que contribuam para aumentar a capacidade de coordenação tanto em caso de acionamento da estrutura do PNC quanto na eventual necessidade de atender emergências em unidades da Marinha, tais como:

- procedimentos e critérios para o acionamento;
- dados de contato do pessoal passível de acionamento em cada Distrito Naval;
- dados de contato de pessoal submetido a treinamentos relativos ao PNC ou de resposta a incidentes de poluição por óleo nas diversas OM (*First Responder* ou *On Scene Commander*);
- documentos normativos e de suporte operacional;
- inventário da capacidade de resposta instalada nas diversas OM;
- informações sobre o comportamento do petróleo e seus derivados em ambiente marinho;
- informações sobre a sensibilidade e possíveis danos ambientais decorrentes de um incidente de poluição por óleo;
- agenda de exercícios de acionamento e mobilização do PNC; e
- seção de perguntas frequentes, com suas respectivas respostas.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Decreto que institui o PNC da República Federativa do Brasil não foi assinado até hoje. Apesar de os estudos relativos ao tema estarem em andamento desde o ano de 1998, existe a aparente sensação de que a discussão do tema só teria tomado contornos mais sérios em decorrência do incidente ocorrido em 2010 no Golfo do México, envolvendo a plataforma Deepwater Horizon, em função de o país estar apostando alto na extração do petróleo existente no pré-sal brasileiro, como uma forma de se precaver contra futuras pressões internacionais já que, por ratificar a OPRC-90, o país deveria ter implementado o seu PNC.

Nossa legislação sobre o tema é, em geral, reativa. O acidente ocorrido em janeiro de 2000 na Baía de Guanabara é considerado um marco na prevenção da poluição ambiental por petróleo e seus derivados no Brasil, já que diversos dispositivos legais e ações decorrentes foram implementadas em consequência deste derramamento, o qual ficou conhecido informalmente como o nosso “Exxon Valdez”⁵. Em 2010, após o naufrágio da plataforma “*Deepwater Horizon*”, e do grande derramamento de óleo que atingiu a costa norte-americana em decorrência deste acidente, houve algum movimento no Ministério do Meio Ambiente, no sentido de aprovar o PNC brasileiro. Porém, passado o calor dos acontecimentos, o tema parece ter sido deixado de ser prioridade novamente. A julgar pelo ocorrido em 2000, o PNC brasileiro só será efetivamente aprovado quando tivermos a nossa própria “*Deepwater Horizon*”.

No entanto, no que tange à Marinha do Brasil, os movimentos relativos ao tema já se dão há bastante tempo, com a disseminação de Normas Técnicas Ambientais pela DPC e a gradativa implementação de SGAs, PEIs e PENPOs nas unidades em que há risco potencial de incidentes envolvendo o derramamento de óleo, com o subsequente estabelecimento de suas estruturas de resposta. A experiência adquirida pela MB, sobretudo após a aprovação da Lei Federal nº 9966/2000, capacita a Instituição a coordenar as ações advindas de um incidente de poluição por óleo de grandes proporções, conforme previsto no PNC. Esta cultura, que vem sendo estabelecida na Marinha, certamente será útil na eventual necessidade de combater grandes incidentes envolvendo a poluição por óleo.

⁵ Derramamento de óleo ocorrido no Alaska - EUA em 1989, quando o navio petroleiro Exxon Valdez encalhou e derramou um volume estimado em 258.000 galões de petróleo bruto, impactando mais de 800 km de praias. Considerado um dos mais devastadores desastres ambientais causados pelo homem, teve como consequência a aprovação do “*Oil Pollution Act of 1990*”. Esta lei determina que todas as companhias que operem em águas norte-americanas devem estabelecer planos para evitar a poluição por óleo e para a sua contenção e recolhimento em caso de derramamento.

Especificamente com relação ao PNC, em que a MB é prevista como Coordenador Setorial nos casos de incidentes ocorridos nas áreas marítimas das AJB, já há uma estrutura hierarquizada prevista nos moldes do PNC, a qual pode ser acionada a qualquer momento, em caso de necessidade, apesar de ainda não ter sido formalmente instituída. Saber que a MB já possui, em grau avançado, um planejamento para atender situações emergenciais envolvendo incidentes de poluição por óleo é um alívio. Porém, necessitamos tanto formar pessoal técnico especializado no atendimento às emergências preconizadas pelo PNC quanto estabelecer uma política que permita a adequada disseminação das informações de suporte necessárias em caso de seu acionamento. O estabelecimento de cursos no Sistema de Ensino Naval (SEN) e o acompanhamento de exercícios simulados, eventualmente promovidos por empresas ou outros órgãos ligados à indústria do petróleo, bem como pela própria Marinha do Brasil, contribui para resolver a questão da capacitação. Já questão da disseminação de informações necessárias para as equipes de Coordenação pode se dar por meio do uso de ferramentas *on line*, como a Intranet ou Internet.

O Acionamento do PNC só se dará na eventualidade de um incidente de poluição por óleo de grandes proporções. Porém, o seu estabelecimento significa uma grande demonstração de maturidade em direção à preservação ambiental nas AJB.

REFERÊNCIAS

BRASIL, MMA. Proposta de Decreto “Institui o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional-PNC, cria o Sistema de Informações Sobre Incidentes de Poluição por Óleo em Águas Sob Jurisdição Nacional - Sisnóleo, e dá outras providências”, 2010.

BRASIL, MMA. Resolução CONAMA n° 265/2000. Disponível em <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiano1.cfm?codlegitipo=3&ano=2000>, acesso em 21/08/2011.

CCA. *Clean Caribbean & Americas*, <http://www.cleancaribbean.org>, acesso em 17/08/2011.

CETESB. Derrames de óleo no mar: Aspectos preventivos e corretivos. Manual do curso, Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental, 2008.

CLEVELAND, C. Deepwater Horizon Oil Spill. The Encyclopedia of Earth. Disponível em http://www.eoearth.org/article/Deepwater_Horizon_oil_spill?topic=50364, acesso em 20/07/2011.

DPC. Acidente com o Navio-Tanque BAHAMAS – Relatório de Investigação do Acidente. Disponível em <http://www.dpc.mb/cipanave/indice.htm>, acesso em 22/08/2011.

DPC. Norma Técnica Ambiental sobre “Plano de Emergência de Navio para Poluição por Óleo” (PENPO) para navios da MB – NORTAM-05 Mod. 1. Marinha do Brasil, 2007.

DPC. Norma Técnica Ambiental sobre Elaboração de Laudo Técnico Ambiental – NORTAM-09. Marinha do Brasil, 2007.

FINGAS, M. *The Basics on Oil Spill Cleanup*, 2nd edition. Lewis Publishers – Boca Raton, FL - USA, 2000.

IMO. Disponível em <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>, acesso em 16/08/2011.

LOBÃO, M. M. Dissertação de Mestrado - Identificação de derrames de óleo no mar: Um Estudo de Caso - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro – RJ – Brasil, 2007.

P2R2. Plano Nacional de Prevenção, Preparação e Resposta Rápida à Emergências Ambientais com Produtos Químicos Perigosos. Disponível em <http://www.p2r2.gov.br>, acesso em 22/08/2011.

SOUZA FILHO, A. M. de. Dissertação de Mestrado - Planos Nacionais de Contingência para atendimento a derramamento de óleo: Análise da experiência de países representativos das Américas para implantação no caso do Brasil. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro – RJ – Brasil, 2006.

U.S. EPA. *Understanding Oil Spills and Oil Spill Response*. Office of Emergency and Remedial Response, 1999.

ANEXOS

ANEXO A- Versão atual da proposta de Decreto do PNC

DECRETO Nº _____, DE _____ DE _____ DE 2010

Institui o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional-PNC, cria o Sistema de Informações Sobre Incidentes de Poluição por Óleo em Águas Sob Jurisdição Nacional - Sisnóleo, e dá outras providências.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000,

D E C R E T A :

Art. 1º Fica instituído o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional-PNC.

§ 1º O PNC é o instrumento que fixa responsabilidades, estabelece uma estrutura organizacional e define diretrizes, procedimentos e ações que permitem aos órgãos do Poder Público e entidades privadas atuar de maneira coordenada e ampliar a capacidade de resposta em incidentes de poluição por óleo, que possam afetar as águas sob jurisdição nacional, de forma a minimizar os danos ambientais.

§ 2º A estrutura organizacional do PNC compreende uma Comissão Coordenadora e um Comitê de Suporte.

Art. 2º Fica criado o Sistema de Informações Sobre Incidentes de Poluição por Óleo em Águas Sob Jurisdição Nacional - Sisnóleo.

Parágrafo único. O Sisnóleo visa consolidar e disseminar, em tempo real, informações sobre prevenção, preparação e resposta aos incidentes de poluição por óleo, tais como inventários de equipamentos e materiais, diretório de especialistas, lista dos Planos de Emergência Individuais, de Área, Locais e Regionais, entre outras informações julgadas relevantes.

CAPÍTULO I DAS DEFINIÇÕES

Art. 3º Para fins do presente Decreto, adotam-se as seguintes definições:

I - ação de resposta: qualquer ação coordenada destinada a avaliar, conter, reduzir, combater ou controlar um incidente de poluição por óleo;

II - áreas ecologicamente sensíveis: regiões das águas marítimas ou interiores, definidas por ato do Poder Público, onde a prevenção, o controle da poluição e a manutenção do equilíbrio ecológico exigem medidas especiais para a proteção e a preservação do meio ambiente;

III - autoridade marítima: autoridade exercida diretamente pelo Comandante da Marinha, responsável pela salvaguarda da vida humana e segurança da navegação no mar aberto e hidrovias interiores, bem como pela prevenção da poluição ambiental causada por navios, plataformas e suas instalações de apoio, além de outros cometimentos a ela conferidos por este Decreto;

IV - autoridade nacional: representante do Poder Público para atuar como órgão central do PNC;

V - autoridade portuária: autoridade responsável pela administração do porto organizado, competindo-lhe fiscalizar as operações portuárias e zelar para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;



VI - 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;

VII - centros de resgate e salvamento da fauna: centros de pesquisa de apoio ao resgate e ao salvamento da fauna atingida por incidente de poluição por óleo;

VIII - coordenação setorial: instituição pública responsável pelas ações de facilitação e ampliação da capacidade de resposta do poluidor a um incidente de poluição por óleo de significância nacional;

IX - coordenador operacional: representante designado pela Coordenação Setorial correspondente à localização geográfica do incidente de poluição por óleo, para acompanhamento e avaliação da resposta a um incidente de poluição por óleo no nível do Plano de Emergência Individual e de Área, bem como, para exercer a coordenação e o comando das operações, quando designado pela Coordenação Setorial;

X - comando unificado de operações: forma de atuação que reúne os representantes das organizações com responsabilidade sobre as ações de respostas, mesmo de diferentes jurisdições, sob a coordenação do coordenador operacional, de forma a compartilhar a gestão da emergência, a partir do estabelecimento de objetivo e prioridades comuns, mantendo suas responsabilidades jurisdicionais;

XI - descarga: qualquer despejo, escape, derrame, vazamento, esvaziamento, lançamento para fora ou bombeamento de substâncias nocivas ou perigosas, em qualquer quantidade, a partir de um navio, porto organizado, instalação portuária e petrolífera, duto, plataforma ou suas instalações de apoio;

XII - incidente de poluição por óleo: significa uma ocorrência ou uma série de ocorrências de mesma origem que resulte ou possa resultar em derramamento de óleo e que represente ou possa vir a representar uma ameaça para o meio ambiente, para as águas sob jurisdição nacional ou para interesses correlatos de um ou mais Estados e que exija ação de emergência ou outra resposta imediata;

XIII - instalações de apoio: quaisquer instalações ou equipamentos de apoio à execução das atividades das plataformas ou instalações portuárias de movimentação de cargas a granel, tais como dutos, monobóias, quadro de bóias para amarração de navios e outras;

XV - instalação portuária ou terminal: instalação explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto organizado, utilizada na movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

XV - navio: embarcação de qualquer tipo que opere no ambiente aquático, inclusive hidrofólios, veículos a colchão de ar, submersíveis e outros engenhos flutuantes;

XVI - óleo: qualquer forma de hidrocarboneto (petróleo e seus derivados), incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de petróleo e produtos refinados;

XVII - órgão ambiental competente: órgão de proteção e controle ambiental do poder executivo federal, estadual ou municipal, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente-SISNAMA, responsável pelo licenciamento ambiental das atividades de um porto organizado, instalação portuária e plataforma e de suas correspondentes instalações de apoio, bem como pela fiscalização dessas unidades quanto às exigências previstas no referido licenciamento, no âmbito de suas competências;

XVIII - plano de área: documento ou conjunto de documentos que contenha as informações, medidas e ações referentes a uma área de concentração de portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos ou plataformas e suas respectivas instalações de apoio, com o propósito de integrar os diversos Planos de Emergência Individuais, de Área, Locais e Regionais da área para o combate e controle de incidentes de poluição por óleo, bem como facilitar e ampliar a capacidade de resposta destes Planos e orientar as ações de resposta necessárias na ocorrência de incidentes de poluição por óleo de origem desconhecida;

XIX - plano de emergência: conjunto de medidas que determinam e estabelecem as responsabilidades setoriais e as ações a serem desencadeadas imediatamente após um incidente, bem como definem os recursos humanos, materiais e equipamentos adequados à prevenção, controle e combate à poluição das águas;

XX - plano de emergência individual: documento ou conjunto de documentos, que contenha as informações e descreva os procedimentos de resposta da instalação a um incidente de poluição por óleo, em águas sob jurisdição nacional, decorrente de suas atividades;

XXI - plano nacional de contingência: documento que estabelece a consolidação de Planos de Emergência Individuais, de Área, Locais e Regionais, e contém a estrutura organizacional nacional que permite a coordenação das ações para facilitar e ampliar a capacidade de resposta nacional a incidentes de poluição por óleo, atender aos incidentes de responsabilidade desconhecida e aos que possam atingir as águas jurisdicionais de outros países;

XXII - plataforma: instalação ou estrutura fixa ou móvel, localizada em águas sob jurisdição nacional, destinada à atividade direta ou indiretamente relacionada com a pesquisa e a lavra de recursos minerais oriundos do leito das águas interiores ou de seu subsolo e do mar, da plataforma continental ou de seu subsolo;

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

XXIV - porto organizado: porto construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação de passageiros ou da armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária;

XXV - programas de exercícios simulados: programas de exercícios destinados ao aperfeiçoamento, revisão e atualização do PNC;

XXVI - Serviço de Previsão Meteorológica Nacional: serviço operado pelo Instituto Nacional de Meteorologia-INMET, que elabora previsões meteorológicas para todo o território nacional;

XXVII - Serviço Meteorológico Marinho: serviço operado pelo Centro de Hidrografia da Marinha-CHM, que elabora previsões meteorológicas e fornece informações hidroceanográficas para a área marítima de responsabilidade do Brasil; e

XXVIII - Termos de cooperação: documentos formais firmados com o propósito de estabelecer cooperação ampla, visando a troca de informações e atualização tecnológica e ao apoio nas ações de resposta a incidentes de poluição por óleo, inclusive a modelagem de dispersão e difusão de óleo e a detecção de manchas e suas trajetórias por sensoriamento remoto.

Art. 4º Para fins do presente decreto, são consideradas águas sob jurisdição nacional:

I - águas interiores:

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

b) as dos portos;

c) as das baías;

d) as dos rios e de suas desembocaduras; e

e) as dos lagos, das lagoas e dos canais.

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, tal como indicada nas 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 NACIONAL DE PREPARO E RESPOSTA A INCIDENTES DE POLUIÇÃO POR ÓLEO

Art. 5º Fica criada a Comissão Coordenadora do PNC, formada por uma Autoridade Nacional, por duas Coordenações Setoriais e por um Comitê-Executivo.

§ 1º Caberá à Comissão Coordenadora do PNC:

I - coordenar e determinar a adoção das medidas complementares necessárias ao acompanhamento das diretrizes e procedimentos estabelecidos neste Decreto; e

II - aprovar seu regimento interno, bem como as propostas, estudos e documentos submetidos pelo Comitê-Executivo.

§ 2º A Autoridade Nacional será exercida pelo Ministério do Meio Ambiente.

§ 3º O Comitê-Executivo será coordenado pela Autoridade Nacional e composto por representantes das Coordenações Setoriais e dos seguintes órgãos e instituições:

I - Ministério da Integração Nacional;

II - Ministério de Minas e Energia;

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

IV - Ministério dos Transportes.

§ 4º As Coordenações Setoriais serão exercidas:

I - pela Autoridade Marítima, no caso de incidentes de poluição por óleo ocorridos 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; e

II - pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA, no caso de incidentes de poluição por óleo ocorridos em águas interiores, excetuando as águas compreendidas entre a costa e a linha de base reta, a partir da qual se mede o mar territorial.

Art. 6º Fica criado um Comitê de Suporte ao PNC composto por representantes das seguintes órgãos e instituições:

I - Casa Civil da Presidência da República;

II - Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República;

III - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento:

a) Instituto Nacional de Meteorologia;

IV - Ministério da Defesa:

a) Comando da Marinha;

b) Comando do Exército; e

c) Comando da Aeronáutica;

V - Ministério da Fazenda:

a) Secretaria do Tesouro Nacional; e

b) Secretaria da Receita Federal;

VI - Ministério da Integração Nacional:

a) Secretaria Nacional de Defesa Civil;

VII - Ministério da Justiça:

a) Departamento de Polícia Federal;



VIII - Ministério do Meio Ambiente;
a) Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-
IBAMA; e
Mendes;
b) Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - Instituto Chico
c) Agência Nacional de Águas-ANA;
IX - Ministério de Minas e Energia:
a) Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis-ANP;
X - Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão;
XI - Ministério das Relações Exteriores;
XII - Ministério da Saúde;
XIII - Ministério do Trabalho e Emprego;
XIV - Ministério dos Transportes;
XV - Ministério da Pesca e Aquicultura;
XVI - Secretaria Especial de Portos da Presidência da República-SEP/PR; e
XVII - órgãos federais, estaduais, municipais e outras entidades públicas e privadas
especialmente convidados pela Autoridade Nacional, quando julgar necessário.

§ 1º Os representantes dos órgãos e das instituições que compõem o Comitê de Suporte e seus suplentes deverão ser indicados, por meio de suas autoridades máximas e atos específicos, no prazo de 60 (sessenta) dias contados a partir da publicação deste Decreto, para fins de designação pela Autoridade Nacional.

§ 2º Constatado o risco de toque de óleo na costa brasileira, referente a um incidente de poluição por óleo de significância nacional, um representante de cada um dos estados a serem afetados deverá ser incorporado ao Comitê de Suporte.

§ 3º 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 ou o representante da Autoridade Portuária deve ser incorporado ao Comitê de Suporte.

CAPÍTULO III

DAS ATRIBUIÇÕES E RESPONSABILIDADES DOS COMPONENTES DA COMISSÃO COORDENADORA DO PNC E DO SEU COMITÊ DE SUPORTE

Art. 7º São atribuições e responsabilidades da Autoridade Nacional:

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 pelas Coordenações Setoriais;

III - decidir pela necessidade de solicitar ou prestar assistência internacional no caso de incidente de poluição por óleo, em conjunto com as Coordenações Setoriais;

IV - convocar e coordenar as reuniões da Comissão Coordenadora do PNC;

V - convocar e coordenar as reuniões do Comitê-Executivo; e

VI - convocar e coordenar as reuniões do Comitê de Suporte, nas ocasiões em que o PNC não estiver acionado.

Art. 8º São atribuições e responsabilidades do Comitê-Executivo:

I - propor diretrizes para a implementação do PNC;

II - estabelecer programa de exercícios simulados do PNC;

III - coordenar a elaboração do Regimento Interno da Comissão Coordenadora do

PNC;



IV - supervisionar o desenvolvimento do Sistema de Informações sobre Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional - Sisnóleo, estabelecendo os procedimentos necessários para o acesso ao sistema e a sua permanente atualização; e

V - organizar, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, prorrogável por igual período, a partir da publicação deste Decreto, o Manual do PNC, contendo procedimentos operacionais, recursos humanos e materiais, atos normativos de que trata o art. 24 deste Decreto, assim como atos normativos complementares expedidos pela Comissão Coordenadora e legislação pertinente.

Art. 9º São atribuições e responsabilidades das Coordenações Setoriais:

I - julgar se o incidente de poluição por óleo é de significância nacional;

II - acionar o PNC;

III - comunicar, aos órgãos e instituições integrantes do Comitê de Suporte e seus representantes, sobre o acionamento do PNC;

IV - designar coordenador operacional para acompanhamento e avaliação da resposta ao incidente de poluição por óleo;

V - 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;

VI - manter em sua estrutura organizacional setor técnico-operacional capaz de coordenar resposta a incidentes de poluição por óleo;

VII - viabilizar os recursos humanos e materiais necessários para facilitar e ampliar a capacidade de resposta;

VIII - celebrar termos de cooperação que possibilitem cumprir suas atribuições e responsabilidades no contexto do PNC;

IX - realizar as articulações necessárias para que os órgãos e entidades do Comitê de Suporte estabeleçam previamente mecanismos que atendam às situações excepcionais e específicas relacionadas às suas atribuições e responsabilidades individuais na resposta aos incidentes de poluição por óleo, quando acionado o PNC;

X - conduzir exercícios simulados destinados ao aperfeiçoamento, revisão e atualização do PNC;

XI - avaliar as ações relativas ao PNC, após o seu acionamento, informando as suas conclusões à Autoridade Nacional;

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

XIII - acompanhar e avaliar as ações adotadas pelo poluidor na remediação do incidente de poluição por óleo.

Art. 10. São atribuições e responsabilidades do Comitê de Suporte:

I - atender às convocações da Autoridade Nacional e das Coordenações Setoriais;

II - assegurar recursos humanos e materiais solicitados pelas Coordenações Setoriais 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, para uma resposta oportuna e adequada quando do acionamento do PNC;

V - fomentar a capacidade nacional 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 segmentos envolvidos com as atividades da Comissão Coordenadora do PNC;

VII - participar 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 situações excepcionais e específicas relacionadas às suas atribuições e responsabilidades individuais na resposta aos incidentes de poluição por óleo, quando acionado o PNC.

Art. 11. São atribuições e responsabilidades dos órgãos e entidades que compõem o Comitê de Suporte do PNC:

I - Casa Civil da Presidência da República:

a) acompanhar os procedimentos adotados nas ações de resposta do PNC e mobilizar, a pedido da Autoridade Nacional ou das Coordenações Setoriais, ações legais, remanejamento de recursos e acionamento eventual de recursos humanos e materiais adicionais de outros órgãos; e

b) prestar apoio de pessoal e material, quando solicitado;

II - Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República:

a) participar da articulação, com Ministérios e outros órgãos envolvidos, dos assuntos referentes à prevenção, controle e combate a incidentes de poluição por óleo;

b) participar da proposição de normas necessárias à efetiva implementação do PNC;

c) acompanhar, em âmbito nacional e internacional, a evolução doutrinária e tecnológica das atividades inerentes à prevenção, controle e combate a incidentes de poluição por óleo;

d) participar na cooperação com os órgãos públicos federais, estaduais e municipais, das ações necessárias à implementação e manutenção do PNC;

III - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento:

a) Instituto Nacional de Meteorologia:

1. fornecer informações e previsões meteorológicas gerais e específicas para as áreas afetadas por incidentes de poluição por óleo; e

2. prestar apoio de pessoal e material, quando solicitado.

IV - Ministério da Defesa:

a) Comando da Marinha:

1. fornecer informações hidroceanográficas e previsões meteorológicas nas áreas de sua responsabilidade e de interesse para as ações de resposta aos incidentes de poluição por óleo;

2. prestar apoio de pessoal, material e de meios marítimos, quando solicitado;

3. 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;

4. interligar-se e atualizar o Sisnóleo; e

5. 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) Comando do Exército:

1. 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;



c) Comando da Aeronáutica:

1. estabelecer, após receber da Coordenação Setorial as informações e dados pertinentes, os mecanismos necessários que permitam a entrada de aeronaves estrangeiras no espaço aéreo brasileiro, para apoiar as ações de resposta aos incidentes de poluição por óleo, nos termos da Constituição Federal;

2. prestar apoio de pessoal, material e de meios aéreos às ações de resposta aos incidentes de poluição por óleo, no caso do acionamento do PNC, de acordo com as disposições legais para o emprego da Força Aérea Brasileira, quando solicitado; e

3. 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;

V - Ministério da Fazenda:

1. promover junto ao Conselho Nacional de Política Fazendária-CONFAZ a elaboração e implantação de regime especial para facilitar a entrada, o trânsito, a saída e, eventualmente, a permanência definitiva nos estados, de qualquer material, equipamento, para serem utilizados nas ações de resposta;

a) Secretaria do Tesouro Nacional:

1. promover a liberação de recursos financeiros para atender às necessidades do PNC para incidentes de poluição por óleo nas águas jurisdicionais brasileiras, quando solicitado, e observadas as dotações orçamentárias aprovadas; e

2. prestar apoio de pessoal e material, quando solicitado;

b) Secretaria da Receita Federal:

1. facilitar a entrada, trânsito interno, saída e, eventualmente, permanência definitiva de qualquer material e/ou equipamento de origem estrangeira para serem utilizados nas ações de resposta a incidentes de poluição por óleo; e

2. prestar apoio de pessoal e material, quando solicitado;

VI - 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 a incidentes de poluição por óleo;

2. promover articulações junto às entidades privadas para prover os recursos humanos e materiais que se fizerem necessários para apoio às ações de resposta aos incidentes de poluição por óleo;

3. apoiar as Coordenações Setoriais nas ações necessárias para a proteção de populações afetadas por incidentes de poluição por óleo;

4. prestar apoio de pessoal e material, quando solicitado; e

5. interligar-se e atualizar o Sisnóleo.

VII - Ministério da Justiça:

a) Departamento de Polícia Federal:

1. permitir a entrada no país de mão-de-obra estrangeira especializada, em caráter extraordinário, para apoio às ações de resposta a incidentes de poluição por óleo, nos diversos estágios do PNC; e

2. prestar apoio de pessoal e material, quando solicitado.

VIII - Ministério do Meio Ambiente:

1. prestar apoio de pessoal e material, quando solicitado;

2. interligar-se e atualizar o Sisnóleo;



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

4. 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

3. prestar apoio de pessoal e de material, quando solicitado.

b) Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade:

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

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

3. prestar apoio de pessoal e de material, quando solicitado.

c) ANA:

1. fornecer informações de interesse para proteção de recursos hídricos que possam ser afetados por incidentes de poluição por óleo; e

2. prestar apoio de pessoal e de material, quando solicitado.

IX - Ministério de Minas e Energia:

a) ANP:

1. dar suporte ao desenvolvimento e operação do Sisnóleo;

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

3. dar suporte, no âmbito de suas competências, ao que se refere à segurança operacional das instalações que desenvolvam atividades envolvendo óleo, especialmente as sondas de perfuração e plataformas produção de petróleo;

4. verificar a conformidade do operador de instalações de perfuração e de produção de petróleo, bem como os contratados deste, quanto à implementação e à operação de Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional-SGSO, por meio de práticas de gestão estabelecidas em regulamento técnico específico;

5. desenvolver critérios para a condução da investigação de incidentes por poluição por óleo com consequências adversas para a segurança operacional de instalações de perfuração e de produção de petróleo; e

6. prestar apoio de pessoal e material, quando solicitado.

X - Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão:

a) Secretaria de Orçamento:

1. viabilizar recursos orçamentários e, quando necessário, crédito suplementar para atendimento das atividades inerentes ao PNC, entre elas a implantação do Sisnóleo, bem como estruturação do IBAMA e da Marinha do Brasil para atendimento deste Decreto; e

2. prestar apoio de pessoal e material, quando solicitado.

XI - Ministério das Relações Exteriores:

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

b) promover a articulação em âmbito internacional de modo a 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) estabelecer procedimentos, dentro de sua esfera de competências, para a concessão de vistos de entrada para mão-de-obra estrangeira especializada a ser empregada nas ações de resposta aos incidentes de poluição por óleo;

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

f) coordenar a negociação dos acordos internacionais necessários à implementação e/ou execução do PNC; e

g) prestar apoio de pessoal e material, quando solicitado.

XII - Ministério da Saúde:

a) manter as Coordenações Setoriais e as autoridades locais informadas sobre as condições sanitárias na área de um incidente de poluição por óleo;

b) adotar as medidas necessárias para redução dos efeitos de um incidente de poluição por óleo sobre a saúde da população; e

c) prestar apoio de pessoal e material, quando solicitado.

XIII - Ministério do Trabalho e Emprego:

a) estabelecer atos normativos sobre segurança do trabalho do pessoal empregado nas ações de resposta aos incidentes de poluição por óleo;

b) estabelecer atos normativos para permitir o trabalho temporário, bem como a concessão de visto correspondente, em caráter extraordinário, de mão-de-obra estrangeira especializada a ser empregada nas ações de resposta aos incidentes de poluição por óleo, nos termos da Lei nº 8.745, de 1993; e

c) prestar apoio de pessoal e material, quando solicitado.

XIV - Ministério da Pesca e Aquicultura:

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

b) normatizar, em conjunto com o Ministério do Meio Ambiente, as atividades de aquicultura e pesca em cenários de incidentes de poluição por óleo; e

c) prestar apoio de pessoal e material, quando solicitado.

XV - Ministério dos Transportes:

a) facilitar o trânsito de materiais e equipamentos por via terrestre ou aquaviária no território nacional; e

b) prestar apoio de pessoal e material, quando solicitado.

XVI - Secretaria Especial de Portos da Presidência da República-SEP/PR:

a) divulgar e manter atualizadas as informações sobre a malha viária de acesso aos portos e terminais privativos;

b) definir os procedimentos que devem ser adotados pelos portos públicos e terminais privados marítimos, para recebimento, movimentação e armazenamento de materiais e equipamentos a serem utilizados nas ações de resposta aos incidentes de poluição por óleo;

c) divulgar e manter atualizadas as informações a respeito das facilidades dos portos públicos e terminais privados marítimos para, eventualmente, serem utilizadas nas ações de resposta aos incidentes de poluição por óleo, quando do recebimento, movimentação e armazenamento de materiais e equipamentos; e

d) prestar apoio de pessoal e material, quando solicitado.

XVII - órgãos federais, estaduais, municipais e outras entidades públicas e privadas especialmente convidados:



- a) adotar mecanismos que atendam as situações relacionadas às suas atribuições e responsabilidades individuais na resposta aos incidentes de poluição por óleo;
- b) colaborar na articulação das empresas de petróleo para a mobilização de recursos humanos e materiais dos Planos de Emergência Individuais, de Área, Locais e Regionais e Planos de área, quando do acionamento do PNC; e
- c) prestar apoio técnico, quando solicitado.

CAPÍTULO IV DAS AÇÕES DE RESPOSTA A UM INCIDENTE DE POLUIÇÃO POR ÓLEO

Art. 12. As ações de resposta a qualquer incidente de poluição por óleo são sempre de responsabilidade do poluidor.

Parágrafo único. No caso de navios, deverão ser seguidas as diretrizes da Convenção Internacional sobre o Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo - OPRC/90, que determina que todos os navios de bandeira de países signatários da referida Convenção possuam a bordo um Plano de Emergência Individual e lista de contatos relevantes em terra, conforme as disposições adotadas pela Organização Marítima Internacional para esse fim.

Art. 13. O PNC só deverá ser acionado no caso de incidentes de poluição por óleo, julgados de significância nacional pela Coordenação Setorial, segundo os critérios estabelecidos no art. 18 deste Decreto.

Art. 14. O acionamento do PNC deverá acontecer de acordo com as etapas e procedimentos descritos nos arts. 15 a 19 e segundo a árvore de tomada de decisões e a respectiva síntese constantes dos Anexos I e II deste Decreto.

Seção I

Da comunicação do incidente

Art. 15. O comandante do navio, seu representante legal ou o responsável pela operação de uma instalação deverão comunicar, imediatamente, qualquer incidente de poluição por óleo ocorrido em águas sob jurisdição nacional, ao IBAMA e ao órgão ambiental estadual da jurisdição do incidente, à Capitania dos Portos ou à Capitania Fluvial da jurisdição do incidente e à ANP, independentemente das medidas tomadas para controle do incidente.

Parágrafo único. A comunicação inicial do incidente deverá ser efetuada na forma do Anexo III deste Decreto.

Art. 16. As instituições receptoras da comunicação inicial do incidente de poluição por óleo, após verificação do ocorrido e definida a abrangência geográfica do incidente, deverão repassar as informações apresentadas à Coordenação Setorial correspondente e à ANP.

Art. 17. A partir da comunicação inicial, o poluidor deverá, no mínimo a cada doze horas ou sempre que se fizer necessário, fornecer informes de situação às autoridades indicadas no art. 15 deste Decreto.

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 - as medidas adotadas e planejadas;
- VII - data e hora da observação;
- VIII - a localização atual, a extensão e a trajetória prevista da mancha de óleo;

- IX - os recursos humanos e materiais mobilizados;
- X - a necessidade de recursos adicionais; e
- XI - outras informações julgadas úteis.

Seção II

Do acionamento do PNC

Art. 18. Após o recebimento da comunicação inicial do incidente de poluição por óleo e de informe de situação, a Coordenação Setorial correspondente à localização geográfica do incidente, deverá realizar a análise da 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, de Área, Locais e Regionais;
- VI - solicitação de ajuda do próprio operador da instalação, do comandante do navio ou do poluidor;
- VII - possibilidade de o derramamento atingir águas jurisdicionais de países vizinhos;
- VIII - poluidor não-identificado, em áreas não cobertas por Planos de Área, Locais e Regionais; e
- IX - outros critérios julgados relevantes.

Art. 19. A Coordenação Setorial correspondente à localização geográfica do incidente de poluição por óleo, constatada a significância nacional do incidente, designará, por meio de sua autoridade máxima e ato específico, um Coordenador Operacional para avaliação e acompanhamento das ações de resposta adotadas no incidente, informando à Autoridade Nacional e comunicando o fato aos órgãos e instituições integrantes do Comitê de Suporte e seus representantes.

Parágrafo único. O procedimento descrito no caput deste artigo caracteriza o acionamento do PNC.

Seção III

Da mobilização da estrutura do PNC

Art. 20. Acionado o PNC e havendo evidências de que os procedimentos adotados pelo poluidor não são adequados ou que os equipamentos e materiais não são suficientes, a estrutura do PNC será mobilizada, de imediato, pela Coordenação Setorial, por solicitação do Coordenador Operacional, para facilitar, adequar e ampliar a capacidade das ações de resposta adotadas.

§ 1º O Coordenador Operacional, no exercício de suas atribuições e responsabilidades, atuando sob o sistema de comando unificado de operações, solicitará ao Coordenador Setorial, quando achar oportuno, o apoio de pessoal especializado do Comitê de Suporte para compor a estrutura básica de sua coordenação.

§ 2º O Coordenador Operacional avaliará a capacidade de controle do poluidor sobre o incidente, propondo à Coordenação Setorial que o poluidor continue coordenando ações de resposta, utilizando-se apenas dos recursos humanos e materiais disponibilizados pelos órgãos e entidades que compõem o Comitê de Suporte do PNC, bem como dos mecanismos que atendam as situações excepcionais e específicas relacionadas aos incidentes de poluição por óleo.

§ 3º O Coordenador Operacional manterá a Coordenação Setorial correspondente permanentemente informada, para o devido acompanhamento e avaliação das ações de resposta adotadas.

§ 4º A Autoridade Nacional será permanentemente informada pela Coordenação Setorial correspondente sobre as ações em andamento.

Seção IV

Das ações do coordenador operacional na coordenação e comando das ações de resposta

Art. 21. O Coordenador Operacional, com apoio dos coordenadores operacionais dos Planos de Emergência Individuais, de Área, Locais e Regionais, deverá buscar:

I - exigir, 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 um centro de operações;

III - exigir e verificar as ações de resposta do poluidor;

IV - exigir o apoio logístico e as condições de trabalho adequadas para todo o pessoal envolvido nas ações de limpeza ambiental;

V - exigir que os equipamentos previstos no Plano de Emergência Individual, de Área, Locais e Regionais estejam disponíveis no local do evento e facilitar a mobilização de equipamentos adicionais;

VI - exigir que as áreas ecologicamente sensíveis sejam protegidas;

VII - exigir que a fauna seja resgatada por pessoal treinado e transportada para centros de recuperação especializados;

VIII - exigir a realização de monitoramento ambiental da área atingida;

IX - exigir e assegurar que as comunicações sejam realizadas adequadamente;

X - assegurar que sejam documentados e contabilizados todas as ações e recursos materiais e humanos empregados pelos órgãos governamentais;

XI - exigir e assegurar que os serviços de primeiros socorros e instalações médicas de emergência estejam disponíveis;

XII - exigir a adequada coleta, o correto armazenamento e disposição de resíduos gerados no incidente de poluição por óleo;

XIII - exigir que as tecnologias e as metodologias de resposta adotadas estejam em conformidade com legislação pertinente, e suas alterações;

XIV - manter a imprensa, as autoridades e o público informados da situação, estabelecendo, para tanto, quando couber, um centro de informações; e

XV - realizar reuniões diárias com os participantes do Plano para acompanhamento e controle das ações planejadas.

Art. 22. O Coordenador Operacional deverá efetuar os registros do incidente, a serem entregues à Coordenação Setorial correspondente, incluindo, no mínimo:

I - relatório técnico contendo a caracterização do incidente, os métodos e os procedimentos utilizados nas ações de resposta;

II - relatório das ações de comunicação social e institucional realizadas, incluindo os registros de comunicação ao poluidor, às autoridades, às comunidades envolvidas e ao público em geral, sobre o desenrolar das operações e desdobramentos do incidente; e

III - relatório financeiro-administrativo consolidado, tratando dos recursos humanos e materiais aplicados no exercício de sua Coordenação e dos custos envolvidos na operação, visando o registro e o posterior ressarcimento pelo agente poluidor.

CAPÍTULO V DOS INSTRUMENTOS DO PNC



Art. 23. A fim de atingir seus objetivos, o PNC contará com os seguintes instrumentos:

- I - cartas de sensibilidade ambiental ao Óleo;
- II - centros ou instalações estruturadas para atendimento da fauna;
- III - planos de ação dos órgãos ambientais federais, estaduais e municipais para o caso de incidentes de poluição por óleo;
- IV - Planos de Emergência Individuais, de Área, Locais e Regionais para combate a incidentes de poluição por óleo;
- V - programas de exercícios simulados;
- VI - redes e serviços de previsão hidro-meteorológica;
- VII - serviço de previsão meteorológica nacional;
- VIII - serviço meteorológico marinho;
- IX - Sisnóleo;
- X - termos de cooperação.

CAPITULO VI DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 24. As instituições componentes da Comissão Coordenadora do PNC e do seu Comitê de Suporte, dentro da área de suas competências, expedirão, isoladamente ou em conjunto, quando necessário, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, prorrogável por igual período, a partir da data de publicação deste Decreto, atos normativos visando disciplinar os procedimentos necessários ao cumprimento de suas atribuições e responsabilidades estabelecidas no PNC.

Art. 25. O IBAMA será responsável pelo desenvolvimento, implantação, operação do Sisnóleo, no prazo de 18 (dezoito) meses a partir da data de publicação deste Decreto, mantendo-o permanentemente atualizado.

Art. 26. Constitui fonte de recursos para implementação das ações de preparo do PNC, além das dotações orçamentárias de cada órgão envolvido, os recursos provenientes da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico-CIDE, nos termos do art. 1º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001.

Art. 27. As instituições componentes da Comissão Coordenadora do PNC incluirão no Plano Plurianual do Governo Federal, na previsão de seus orçamentos, recursos financeiros específicos para implantação e manutenção das suas respectivas estruturas para cumprimento das atribuições previstas no PNC.

Art. 28. Os órgãos e instituições componentes do Comitê de Suporte do PNC informarão à Autoridade Nacional, para divulgação às Coordenações Setoriais, qual o setor, dentro de suas estruturas organizacionais, que será responsável pelo cumprimento das atribuições previstas no PNC, alocando os respectivos recursos humanos e materiais necessários.

Art. 29. As instituições componentes da Comissão Coordenadora do PNC implementarão no prazo de 12 (doze) meses a partir da data de publicação deste Decreto, programas internos de capacitação e treinamento para o seu pessoal envolvido no cumprimento das respectivas atribuições previstas no PNC, a partir da divulgação dos atos normativos previstos no art. 24 deste Decreto.

Art. 30. Caberá à Secretaria Nacional de Defesa Civil, em apoio direto ao Coordenador Operacional, efetuar a mobilização do Sistema Nacional de Defesa Civil-SINDEC e promover as articulações junto às entidades privadas para obtenção dos recursos humanos e materiais necessários para facilitar e ampliar as ações de resposta.

Art. 31. As propostas de alterações do PNC serão encaminhadas ao Comitê-Executivo, a qualquer tempo, por qualquer órgão ou instituição do Comitê de Suporte, de forma fundamentada.

§ 1º Após apreciação pelo Comitê-Executivo, as propostas a que se refere o caput deste artigo serão submetidas à Comissão Coordenadora do PNC e, caso aprovadas, encaminhadas aos órgãos e instituições competentes para as providências necessárias.

§ 2º Independentemente das propostas individuais de alterações previstas no *caput* deste artigo, o PNC será revisado pelo Comitê-Executivo sempre que considerado necessário.

Art. 32. A Coordenação Setorial, quando julgar necessário, poderá requisitar de qualquer instalação os recursos humanos e materiais específicos para ações de resposta listados nos respectivos Planos de Emergência Individuais, de Área, Locais e Regionais, bem como outros que estejam disponíveis.

Parágrafo único. Os recursos a que se refere o *caput* deste artigo serão ressarcidos integralmente pelo poluidor.

Art. 33. O IBAMA deverá encaminhar à Procuradoria-Geral da República relatório circunstanciado sobre os incidentes de poluição por óleo, quando acionado o PNC, para permitir a propositura das medidas judiciais cabíveis, contendo no mínimo:

I - laudo técnico ambiental elaborado pelo órgão ambiental competente, instituição ou entidade credenciada, apresentando o dimensionamento do dano ambiental;

II - despesas com recursos humanos e materiais empregados por instituições e órgãos públicos nas ações de resposta;

III - laudo técnico elaborado por instituições e órgãos públicos competentes sobre levantamentos de danos socioeconômicos causados pelo incidente de poluição por óleo, bem como a identificação das ações de remediação, acompanhadas das respectivas estimativas financeiras; e

IV - os registros do incidente efetuados pelo Coordenador Operacional.

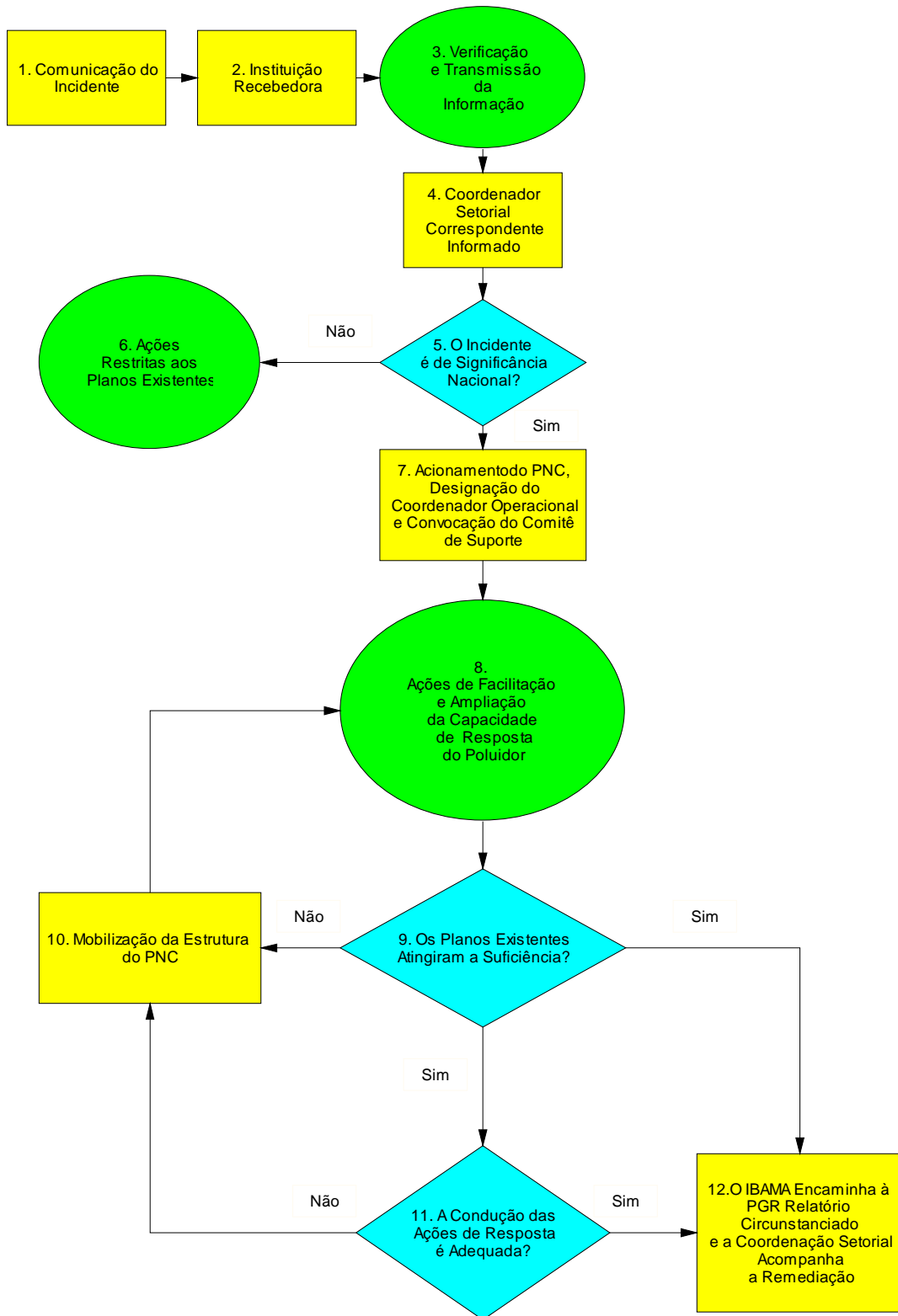
Art. 34. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, de _____ de 2010; 189º da Independência e 122º da República.



ANEXO I

FLOXOGRAMA DE TOMADA DE DECISÕES DO PNC



ANEXO II

SÍNTESE DE TOMADA DE DECISÕES DO PNC

1. Comunicação do incidente: o Comandante do navio ou seu representante legal, ou o responsável pela operação de uma instalação deverá comunicar o incidente ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA e ao órgão ambiental estadual da jurisdição do incidente, à Capitania dos Portos ou à Capitania Fluvial da jurisdição do incidente e à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis.
2. Instituição recebedora: a instituição designa pessoa qualificada ou equipe técnica para verificação do incidente.
3. Verificação e transmissão da informação: o incidente é verificado e confirmada a sua localização geográfica. A informação é repassada à Coordenação Setorial correspondente.
4. Coordenador Setorial Correspondente: o Coordenador Setorial analisa a significância do incidente.
5. O incidente é de significância nacional: aplicação dos critérios de significância do incidente.
6. Ações restritas ao Plano de Emergência Individual ou ao Plano de Área: ações locais - o incidente foi considerado como não tendo significância nacional para fins de acionamento do PNC.
7. Acionamento do PNC e designação do Coordenador Operacional: o incidente foi considerado de significância nacional. O Coordenador Operacional é designado pela coordenação Setorial, deslocando-se para o local do incidente e o Comitê de Suporte é convocado.
8. Ações de facilitação e ampliação da capacidade das ações de resposta adotadas pelo poluidor: A Coordenação Setorial, por solicitação do Coordenador Operacional, viabiliza os recursos humanos e materiais necessários para facilitar e ampliar a capacidade de resposta do poluidor
9. Os Planos atingiram a Suficiência: o Coordenador Operacional avalia se as ações de resposta adotadas pelo poluidor, após as medidas de ampliação da capacidade de resposta do poluidor adotadas pela Coordenação Setorial, tornaram os Planos suficientes.
10. Mobilização da Estrutura do PNC: o Coordenador Operacional avaliou que os Planos existentes não são suficientes e que a estrutura do PNC deve ser mobilizada, de imediato, pelo Coordenador Setorial, para facilitar e ampliar a capacidade das ações de resposta adotadas com recursos humanos e materiais disponibilizados pelos órgãos e entidades que compõem o Comitê de Suporte do PNC, bem como dos mecanismos que atendam as situações excepcionais e específicas. O Coordenador Operacional adota as medidas necessárias para que haja uma resposta suficiente para controle da situação por parte do poluidor.
11. Condução das Ações de Resposta é Adequada: o Coordenador Operacional avaliou que apesar dos Planos serem suficientes para controle da situação, a resposta não é adequada, devendo a estrutura do PNC ser mobilizada, de imediato, pelo Coordenador Setorial, para facilitar, adequar e ampliar a capacidade das ações de resposta. O Coordenador Operacional adota as medidas necessárias para que haja uma resposta suficiente e adequada ao incidente de poluição por óleo por parte do poluidor.

12. O IBAMA encaminha à PGR Relatório Circunstanciado e Acompanha a Remediação. O Coordenador Operacional avalia a condução das ações de resposta do poluidor, como suficiente ou adequada, encaminhando os registros do incidente à Coordenação Setorial. O IBAMA encaminha à PGR Relatório Circunstanciado para permitir a propositura das medidas judiciais cabíveis, e a Coordenação Setorial acompanha a remediação.

ANEXO III

FORMULÁRIO PADRÃO DE COMUNICAÇÃO INICIAL DO INCIDENTE

1 - Identificação do navio ou instalação que originou o incidente:			
Nome do Navio:			
Nome da Instalação:			
Sem condições de informar.			
2 - Data e hora da observação:			
Hora:		____:____	
Data:		____/____/____	
3 - data e hora estimada do incidente			
Hora:		____:____	
Data:		____/____/____	
4 - Localização Geográfica da origem do incidente:			
Longitude:		____° ____' ____"	
Latitude:		____° ____' ____"	
5 - Tipo de Óleo Derramado:			
Tipo de Óleo:			
Volume estimado de:		____ m ³	
Sem condições de informar			
6 - Causa provável do incidente:			
Sem condições de informar			
7 - Situação atual da descarga:			
paralisada		não foi paralisada	
		sem condições de informar	
8 - Ações iniciais que foram tomadas:			
acionado Plano de Emergência Individual			
foram tomadas outras providências, a saber: _____			
não foi tomada nenhuma ação até o momento que seja do meu conhecimento.			
9 - data e hora da comunicação			
Hora:		____:____	
Data:		____/____/____	
10 - Identificação do comunicante:			
Nome completo:			
Função no navio ou instalação:			
Telefone de contato:		()	
11 - Outras informações julgadas úteis:			

ANEXO B – Entrevista concedida pelo CMG (RM1) TARCÍSIO ALVES DE OLIVEIRA

**PLANO NACIONAL DE CONTINGÊNCIA PARA INCIDENTES DE POLUIÇÃO POR ÓLEO EM ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL:
AVALIAÇÃO DA MINUTA DO PLANO NACIONAL DE CONTINGÊNCIA E AÇÕES PREVISTAS PARA A MARINHA DO BRASIL**

Rio de Janeiro, 18 de agosto de 2011.

Entrevista com o CMG (RM-1) Tarcisio Alves de Oliveira – Assessor da Gerência de Meio Ambiente da DPC, sobre o PNC brasileiro.

1 – O Plano Nacional de Contingência (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?

R. Felizmente, até o momento, não ocorreu nenhum incidente de poluição por óleo nas águas jurisdicionais brasileiras (AJB) de grandes proporções, conforme os critérios estabelecidos nas instruções da minuta do PNC, que viesse, se o Plano estivesse em vigor, a ter que implementar o seu acionamento e/ou sua mobilização.

Conforme estabelecidos nas normas vigentes, o comandante do navio, seu representante legal ou o responsável pela operação de uma instalação deverão comunicar, imediatamente, às autoridades competentes (Órgão Ambiental Federal, Autoridade Marítima e a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis), qualquer incidente de poluição por óleo provocados por ele em águas sob jurisdição nacional, e assumir as ações de resposta, por meio de Planos de Emergências Individuais e Plano de Área, se for o caso, previstas para atendimento aos incidentes de poluição por óleo, nos seus diversos tipos, com emprego de recursos próprios, humanos e materiais, que poderão ser complementados com recursos adicionais de terceiros, por meio de acordos previamente firmados.

De comum acordo, sem que haja ainda procedimentos padrões a serem seguidos, os Órgãos Ambientais envolvidos e a Autoridade Marítima, por meio dos seus Comandantes de Distritos, acompanham o desenrolar das ações de respostas conduzidas pelo poluidor e devem assegurar que as tecnologias e as técnicas para vigilância, contenção, recolhimento, dispersão, limpeza e outros meios para minimizar ou mitigar os efeitos da poluição por óleo, assim como as técnicas de restauração, estejam sendo adotadas corretamente.

2 – Quando a proposta do PNC brasileiro começou a ser discutida no país? E na Marinha?

R. A questão começou a ser discutida 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-90) ainda encontrava-se em apreciação no Congresso Nacional para a sua internalização no País. Na ocasião, o MME promoveu gestões, junto aos Ministérios envolvidos, criando um Grupo de Trabalho Interministerial (GTI) para a elaboração do PNC, conforme previsto para os países signatários da OPRC-90, tendo a Marinha do Brasil (MB) assumido a coordenação dos trabalhos desse Grupo.

Em meados de 2000, a MB (Estado-Maior da Armada - EMA) apresentou ao Ministério do Meio Ambiente (MMA) um Relatório dos trabalhos até então conduzidos pelo GTI e passou a sua coordenação ao MMA, tendo em vista às novas disposições da Lei nº 9.966, aprovada em 28ABR2000. Nessa nova fase dos trabalhos do GTI, a PETROBRAS passou a ser representada pelo Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP) e a MB por representantes do EMA, Diretoria de Portos e Costas (DPC) e, posteriormente, também pela Diretoria-Geral de Navegação (DGN).

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

R. Para entender qual o atual estágio de apreciação do PNC em nível governamental, há a necessidade de conhecer como foi sua evolução.

O GTI concluiu a minuta de Decreto do PNC em 2004. O MMA, coordenador do GTI, submeteu para apreciação a minuta de Decreto a todos os órgãos e instituições envolvidos, para ratificação/retificação. A MB ratificou o texto, sugerindo três alterações que não interferiam com o conteúdo do documento apresentado.

Por questões administrativas internas do MMA, que fogem ao conhecimento deste entrevistado, a minuta de Decreto não foi encaminhada a época à Casa Civil da Presidência da República para os trâmites normais.

Em 2007, mais uma vez, o MMA submeteu para apreciação a minuta de Decreto, contemplando as alterações propostas pela MB em 2004, tendo a MB concordado com o texto apresentado.

Ainda em 2007, por decisão interna do MMA, o assunto foi passado para uma outra Secretaria/Diretoria, que deveria coordenar o GTI. Essa nova coordenação julgou que teria que fazer uma revisão no Decreto, convidando somente a MB para as reuniões, que perdurou até DEZ/2008.

No período de DEZ/2008 até MAR/2010 o MMA não mais se pronunciou sobre o assunto, levando a MB a solicitar oficialmente que as tratativas para a conclusão do PNC fossem retomadas.

Em 22ABR2010 ocorreu o incidente de poluição por óleo causado pela plataforma Deepwater Horizon, operada pela BP no Golfo do México.

Em 7MAI2010 a Secretaria Estadual do Meio Ambiente do Estado do Rio de Janeiro promoveu reunião sobre “emergência por derramamento de óleo”, em vista do acidente do Golfo do México ocorrido recentemente, com a presença da Ministra do Meio Ambiente, que determinou a retomada das atividades para conclusão do PNC.

Foram retomadas as reuniões, imediatamente, entre o MMA e a MB, e no final teve a participação do Ministério de Minas e Energia (MME), tomando como base para o início dos debates a minuta do PNC elaborada em 2004. Em DEZ2010 o MMA submeteu à Casa Civil da Presidência da República a minuta do PNC, que foi devolvida, ainda em DEZ/2010, para que tivesse a chancela de todos os Órgãos e Instituições envolvidas no Plano.

Hoje a minuta do Decreto do PNC encontra-se no MMA aguardando uma vontade administrativa para que seja encaminhado a todos os Órgãos e Instituições envolvidos para apreciação e chancela de seus titulares.

4 – Projetos e legislações de grande vulto, que envolvem vários órgãos e interesses, costumam ser de aprovação e implementação complexa e demorada, em função de necessitar-se conciliar os interesses e a visão de diversos atores envolvidos, às vezes necessitando de apelos da opinião pública para serem efetivamente implementados. No caso do PNC, a demora na sua aprovação decorre de um problema deste tipo? Na sua opinião, por que motivos o PNC brasileiro tramita há tanto tempo? Atualmente, que fatores impedem a sua aprovação?

R. Sim, a aprovação do PNC decorre de problemas desse tipo. Acredito que a resposta a esse item foi esclarecida no item anterior.

5 – Dado que o Decreto do PNC, em seu Artigo 13, estabelece que “O PNC só deverá ser acionado no caso de incidentes de poluição por óleo julgados de significância nacional pela Coordenação Setorial, segundo os critérios estabelecidos no Artigo 18 deste Decreto”, de que forma serão tratados os incidentes de menor vulto que extrapolam a capacidade de resposta dos Planos de Emergência Individuais? Os Planos de Área, como o PAMBG e o Plano de Emergência da Baía da Guanabara (PEBG) não deveriam ser precursores do PNC, sendo este último acionado nos casos em que a resposta dos demais planos for julgada insuficiente? Os demais Planos existentes no país não deveriam ser hierarquicamente relacionados?

R. Tem que ficar bem claro a diferença entre “acionar” e “mobilizar” a estrutura do PNC.

O Coordenador Operacional após recebida a comunicação inicial do incidente, analisa, no local, a significância desse incidente de acordo com os critérios apresentados no artigo 18 da minuta do Decreto do PNC. Concluindo ser significativa, sugere ao Coordenador Setorial acionar o PNC, isto é, todos os Órgãos e Instituições deverão ser avisados e tomar as providências necessárias previstas de cada Órgãos e Instituições, ficando de prontidão, podendo a qualquer momento ser mobilizada a estrutura do PNC.

A mobilização do PNC acontece quando o Coordenador Operacional verifica que há evidências de que os procedimentos adotados pelo poluidor não estão sendo adequados ou que os equipamentos e materiais não são suficientes.

Os Planos para resposta a incidente de poluição por óleo são hierarquizados. Pela sua definição, de acordo com a minuta do Decreto do PNC, Capítulo I, “Das Definições”, artigo 3º, item XXI, o Plano Nacional de Contingência é o documento que estabelece a consolidação de Planos de Emergência Individuais, de Área, Locais e Regionais, e contém a estrutura organizacional nacional que permite a coordenação das ações para facilitar e ampliar a capacidade de resposta nacional a incidentes de poluição por óleo, atender aos incidentes de responsabilidade desconhecida e aos que possam atingir as águas jurisdicionais de outros países.

Dessa forma, um incidente considerado significativo, atendendo aos critérios de avaliação estabelecidos na minuta do Decreto do PNC, independente do seu vulto, se sair do controle ou extrapolarem a capacidade de resposta dos Planos de Emergência Individuais e dos Planos de Áreas, deverá o Coordenador Setorial mobilizar o PNC.

6 – A estrutura do PNC, de acordo com a minuta que se encontra em trâmite, preconiza que a Marinha do Brasil é Coordenador Setorial no caso de incidentes ocorridos em área marítima,

o que levou a estudos internos, visando a adequação da nossa estrutura. A estrutura de resposta das empresas e demais órgãos envolvidos já está estabelecida? O senhor saberia informar se outros órgãos também estão se adaptando à proposta do PNC?

R. Não tenho conhecimento se o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), que desempenhará a Coordenação Setorial no caso do incidente de poluição por óleo ocorrer nas águas interiores, exceto as compreendidas entre a costa e as linhas de base, já vem ou já elaborou suas instruções a respeito do assunto, nem tão pouco, se os demais órgãos e instituições que compõem o Comitê de Suporte tenham iniciado a elaboração de suas instruções.

7 – Na coordenação da resposta a incidentes no mar, de que forma deve se dar a definição de responsabilidades entre o poluidor e os demais órgãos envolvidos na resposta para que sejam evitadas situações “nebulosas” em que não se sabe ao certo de quem é a responsabilidade por uma dada ação? Outros dispositivos legais, como o P2R2 (Plano Nacional de Prevenção, Preparação e Resposta Rápida a Emergências Ambientais com Produtos Químicos Perigosos), o qual não exclui derramamentos de óleo de sua abrangência, podem ser invocados para atender imperativos de Defesa Civil em áreas de jurisdição da Marinha na coordenação setorial prevista pelo PNC?

R. Durante as ações de respostas a incidentes de poluição por óleo no meio ambiente hídrico, o poluidor deverá empregar todos os meios sob sua responsabilidade e contratar, a seu juízo, qualquer empresa especializada para esse fim, mantendo as autoridades competentes devidamente informadas das ações em curso.

Os Órgãos e Instituições brasileiras nesse momento não estarão envolvidas nas ações de respostas, devendo a MB ou IBAMA, dependendo da área onde ocorreu o incidente, manter o acompanhamento para, se oportuno, tomar a decisão de acionar e mobilizar o PNC.

Sobre o P2R2, não.

Na minuta de Decreto do PNC como na minuta da Estrutura da Autoridade Marítima não prevê o emprego direto do P2R2.

No entanto, a Secretaria Nacional de Defesa Civil, como parte integrante do Comitê de Suporte, por solicitação do Coordenador Setorial e/ou do Coordenador Operacional, quando necessário, efetuará a mobilização do Sistema Nacional de Defesa Civil-SINDEC, de modo a promover as articulações junto às entidades privadas e demais órgãos e instituições do Comitê de Suporte, para obtenção dos recursos humanos e materiais necessários para facilitar e

ampliar as ações de resposta às operações de limpeza da costa, podendo ou não, a seu critério, basear suas atividades no P2R2.

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

R. De acordo com a proposta de estrutura da Autoridade Marítima, o Comando de Operações Navais (ComOpNav) será o Órgão Central de Controle e Acompanhamento das Ações do Coordenador Setorial.

Os Comandantes dos 1º, 2º, 3º, 4º, 5º e 8º Distritos Navais compete exercer a Coordenação Setorial do PNC em suas áreas de jurisdição, na condição de representantes da Autoridade Marítima, tendo a competência de designar o Coordenador Operacional.

9 – Quais atribuições competem à DGN, DPC, DHN, IEAPM e Distritos Navais em caso de mobilização da estrutura do PNC?

R. Aos Comandantes do 1º, 2º, 3º, 4º, 5º e 8º Distritos Navais compete exercer a Coordenação Setorial do PNC em suas áreas de jurisdição, na condição de representantes da Autoridade marítima. Aos demais órgãos citados, bem como outros possíveis atores julgados necessários, competem funções de suporte técnico especializado em suas áreas de atuação.

10 – 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?

R. Em 2004, quando da primeira minuta de Decreto do PNC, o ComOpNav elaborou a minuta da Estrutura da Autoridade Marítima para o PNC e vem sendo atualizada sempre quando ocorre alterações na minuta do Decreto do PNC.

Em reunião realizada em JUL/2011, sob a coordenação da DPC, o assunto foi a discussão, sendo deliberado, devido a incerteza da aprovação do PNC, que a Estrutura da Autoridade deveria ser desvinculada do PNC, de modo que a MB tivesse, com a maior brevidade possível, instruções de ações de respostas para poluição por óleo no meio ambiente hídrico.

11 – Existe alguma previsão de como deve se dar o preparo do pessoal lotado nesses Distritos? Na sua opinião, como deveria se dar o treinamento do pessoal da MB para atender às disposições do PNC, já que os cursos atualmente oferecidos no Sistema de Ensino Naval

abordam o tema de forma bastante sucinta, já que tem como objetivo atender as necessidades das diversas OM apenas em termos de emergências individuais?

R. Está em fase de elaboração, pela DPC, uma proposta de Estágio de Qualificação para o Preparo e Resposta em caso de Poluição Por Óleo nas AJB, visando a ampliar o conhecimento técnico-profissional de militares e servidores civis de nível superior na preparação e resposta à incidentes de poluição por óleo nas AJB.

12 – Atualmente, tendo em vista a grande massificação do acesso a computadores e Internet, a disponibilização de informações por meio de sites é uma alternativa atrativa de disseminação do conhecimento. Há alguma previsão, na DPC, de implementar uma página na Intranet ou Internet para facilitar a consulta do pessoal da MB envolvido nas ações decorrentes do PNC? Não seria interessante concentrar em um único local, por exemplo, informações e experiências de interesse geral, lista de pessoal crítico das diversas OM e de outros órgãos extra MB (com seus respectivos dados de contato), empresas e seus equipamentos e materiais disponíveis para acionamento em caso de necessidade e entidades a serem informadas em caso de acionamento do PNC? Adicionalmente, não caberia à Autoridade Nacional estabelecer um inventário de equipamentos e materiais passíveis de uso pela Coordenação Setorial de um dado incidente em caso de acionamento do PNC, tendo como base, por exemplo, os Planos de Emergência Individuais ou de Área?

R. É uma excelente idéia. Quando aprovado o PNC a Autoridade Nacional (MMA) terá a atribuição de concentrar todos os dados dos representantes (titulares e suplentes) dos órgãos e das instituições que compõem o Comitê de Suporte. Poderá ser avaliado pela DPC a disponibilidade desses dados em sua página.

Quanto aos dados de empresas, ficará a cargo de cada Distrito Naval firmar seus próprios acordos de cooperação e/ou convênios com essas empresas especializadas, para o apoio às ações de resposta a poluição por óleo no meio ambiente hídrico.

13 – Recentemente a DPC divulgou para algumas OM, as quais foram julgadas necessárias para apoiar a internalização do PNC na MB, uma proposta de documento normativo em que é apresentada a estrutura da Autoridade Marítima para atender ao acionamento do PNC quando de sua aprovação. O que levou a DPC e os demais órgãos coordenadores deste tema na Marinha do Brasil a decidir pelo estabelecimento de uma estrutura de resposta nos moldes estabelecidos pela proposta do PNC, mesmo sem a sua efetiva aprovação?

R. A necessidade de termos um planejamento estabelecido para o caso de ocorrer algum incidente de grande porte antes que PNC efetivamente entre em vigor. Tendo em vista a maior facilidade de aprovarmos uma estrutura organizacional restrita ao âmbito da MB, temos maior agilidade do que no caso do PNC, o qual envolve interesses e necessidades de vários outros órgãos e ministérios do governo federal. Como a MB participou das discussões do PNC desde o estágio embrionário de sua concepção, o alinhamento com as disposições da atual versão do PNC é quase consensual, já que questões divergentes foram sendo resolvidas ao longo do tempo. Apesar disso, não é possível determinar quando, efetivamente, o Decreto do PNC será assinado pela Presidente da República, de modo que estando a MB apta a conduzir tais ações, estamos contribuindo para uma melhor resposta em caso de um incidente de grande porte em nossas águas.

14 – Dado que ainda não há previsão concreta de aprovação do PNC brasileiro e, mesmo após aprovado, ainda haverá uma certa demora na sua operacionalização, a postura da Marinha do Brasil é louvável, já que temos uma estrutura funcionando em prol da prevenção da poluição por óleo no mar e já estamos com estudos bastante avançados em termos da estrutura da Autoridade Marítima para atender ao disposto no PNC. Como a Marinha do Brasil irá prover meios mínimos para suportar a coordenação de resposta em cada Distrito Naval?

R. A proposta de estrutura da Autoridade Marítima no PNC prevê que os Comandantes dos Distritos Navais, com base em suas atribuições e responsabilidades, como representantes da Autoridade Marítima, deverão estabelecer na estrutura de seus Estados-Maiores e das OM a eles subordinadas meios que permitam o acompanhamento do preparo às ações de resposta a incidentes de poluição por óleo ocorridos nas áreas marítimas sob sua jurisdição, com a instalação de um centro permanente de controle operacional que, quando mobilizado, permita a coordenação das ações de resposta. Devem ainda estimular a capacitação e adestramento para essas ações, programando exercícios simulados, preferencialmente em conjunto com empresas da indústria do petróleo, estabelecidas em suas áreas de jurisdição.

15 – Adicionalmente, a Marinha do Brasil já dispõe de alguma estrutura de resposta com equipamentos e materiais de consumo específicos para o combate a episódios de poluição por óleo advindos de suas embarcações e de unidades de apoio em terra, a qual dá suporte aos diversos Planos de Emergência Individuais implementados naquelas OM enquadradas nos critérios estabelecidos pela publicação NORTAM-03 (PEI para OM de terra). Nas regiões em que há maior presença da indústria petrolífera, a estrutura de resposta brasileira está

plenamente desenvolvida. Apesar disso, ninguém imaginava um derramamento de óleo do porte do ocorrido no Golfo do México em 2010, até que ele ocorresse. Certamente, em havendo o acionamento do PNC para atender na resposta a um incidente de grande porte 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?

R. Sim, essa atribuição caberia à Marinha. A MB deverá se valer dos Centros de Emergência Ambientais da Petrobrás (CDA), muito bem equipados e com convênios com diversas empresas para esse fim, tanto nacional como internacional.

Já existem vários CDA implantados em Bases da MB, com acordos de cooperação já firmados, executando cursos de capacitação, exercícios simulados e outros.

16 – À exemplo do Plano de Emergência da Baía da Guanabara (PEBG), o qual foi instituído em 1991 e prevê a realização de exercícios anuais envolvendo a resposta coordenada a incidentes de poluição por óleo, sob coordenação do INEA, 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?

R. Sim, há esse interesse. A MB já vem realizando exercícios simulados com suas OM situadas na Baía de Guanabara, como também aqueles coordenados pelo INEA. Vem, ainda, participando de exercícios coordenados pela Petrobrás em outros estados da federação.

17 - O PNC foi disposto na forma de um Decreto, a ser assinado pelo (a) Presidente da República. Tendo em vista o longo tempo em que o Decreto tramita, certamente essa questão já foi abordada, porém me pergunto: As coisas não seriam mais fáceis se o Decreto estabelecesse a criação de um PNC e delegasse à Autoridade Nacional a sua elaboração, com a devida autonomia e maior liberdade para revisão como ocorre, por exemplo, nos EUA?

R. Perfeita a sua observação. No período de 2004 a 2007 a discussão foi exatamente essa. Ficou decidido que o PNC deveria ser mais enxuto e constar do corpo do Decreto, como está agora.

18 - Adicionalmente, posso estar enganado, mas acho que a proposta não prevê prazo para revisão do PNC. Considerando que o tema encontra-se em estudo há cerca de dez anos sem

ter sido aprovado até hoje, como devem se dar futuras revisões com seu texto sendo aprovado por um Decreto?

R. Realmente não existe escrito um prazo fixo para a sua revisão. Consta somente, nas atribuições do Comitê Executivo, art. 10, item III - sugerir ao Comitê-Executivo procedimentos para avaliação e atualização do PNC.

19 - De acordo com o Artigo 32 da versão do PNC em meio eletrônico que o senhor me enviou por e-mail, "**A Coordenação Setorial, quando julgar necessário, poderá requisitar de qualquer instalação os recursos humanos e materiais específicos para ações de resposta listados nos respectivos Planos de Emergência Individuais, de Área, Locais e Regionais, bem como outros que estejam disponíveis.**". No caso da Marinha do Brasil, de que forma, como Coordenação Setorial, 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? O MMA deve receber cópia dos Planos elaborados no país, com informações sobre a capacidade individual de resposta. A capacidade de resposta implementada nos diversos órgãos e empresas é disponibilizada, por exemplo, na Internet?

R. A Resolução CONAMA nº 398/2008, que dispõe sobre o conteúdo mínimo do Plano de Emergência Individual, no seu art. 3º apresenta informações que podem tirar suas dúvidas.

No caso de aprovação do PNC a Autoridade Nacional deverá ter um banco de dados para prover essas informações aos Coordenadores Setoriais.