

Aula 00

*PETROBRAS (Técnico - Ênfase 10 -
Projetos, Construção e Montagem
Mecânica) Conhecimentos Específicos
(parte Meio Ambiente)*

Autor:
André Rocha

31 de Julho de 2023

Sumário

Lei nº 9.966/00	3
1 - Introdução	3
2 - Sistemas de prevenção, controle e combate da poluição	8
3 - Transporte de óleo e substâncias nocivas ou perigosas	12
4 - Descarga de óleo, substâncias nocivas ou perigosas e lixo.....	14
5 - Responsabilidade e atribuições	20
6 - Infrações e sanções	23
Considerações Finais.....	30
Questões Comentadas.....	31
Lista de Questões	52
Gabarito	62
Resumo	63



CONSIDERAÇÕES SOBRE A AULA

Olá, Estrategista!

Na aula de hoje, estudaremos a Lei nº 9.966/00, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional.

Forte abraço e uma ótima aula!

Vem comigo!

Prof. André Rocha



Instagram: @profandrerocha



E-mail: andrerochaprof@gmail.com



Telegram: t.me/meioambienteparaconcursos



Canal do **Youtube:** Eu Aprovado



LEI Nº 9.966/00

1 - Introdução

A Lei nº 9.966/00 basicamente 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.

Nesse sentido, a norma estabelece os **princípios básicos** a serem obedecidos na movimentação das referidas substâncias em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios que estejam em águas sob jurisdição nacional.

Primeiramente, é preciso lembrar que as principais determinações internacionais para poluição provocada por navios estão presentes na **Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios**, mais conhecida como **Marpol 73/78**¹.

Trata-se de uma das mais importantes convenções ambientais internacionais, **ratificada pelo Brasil** e cujo objetivo é preservar o meio marinho evitando e eliminando a poluição por hidrocarbonetos e outras substâncias nocivas, bem como a minimização da descarga acidental de tais substâncias.

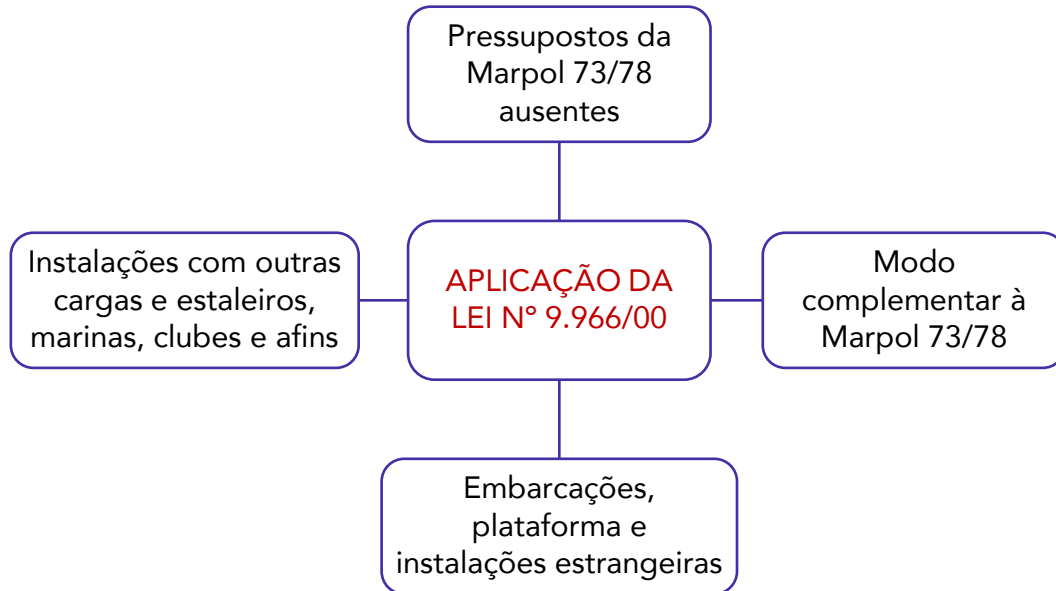
Desse modo, a Marpol 73/78 deve ser prioritariamente seguida pelas embarcações! Contudo, em algumas situações complementares ou de não aplicação dessa Convenção, deve-se aplicar a Lei nº 9.966/00. Essas situações são as seguintes:

- 1)** quando **ausentes** os **pressupostos** para aplicação da Marpol 73/78, ou seja, quando ela não for aplicável;
- 2)** no caso de embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter **complementar** à Marpol 73/78;
- 3)** no caso de embarcações, plataformas e instalações de apoio **estrangeiras**, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante da Marpol 73/78, quando em águas sob jurisdição nacional;
- 4)** no caso de instalações portuárias **especializadas** em **outras cargas** que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, e aos estaleiros, marinas, clubes náuticos e outros locais e instalações similares.

Pessoal, essas quatro situações são bastante importantes, pois configuram os casos em que de fato a Lei nº 9.966/00 será aplicada!

¹ Marpol é uma redução de "marine pollution" e o 73/78 indica que a Convenção foi originalmente assinada em 1973, mas alterada pelo Protocolo de 1978.





Vimos que a Lei nº 9.966/00 é aplicada a substâncias nocivas movimentadas em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios. Desse modo, ainda em caráter introdutório, cumpre destacar as definições de tais conceitos.

Um **porto organizado** é um porto construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, **concedido** ou **explorado** pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária.



Uma **autoridade portuária** é uma 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.



Já uma **instalação portuária**, também chamada **terminal**, é uma 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.

Se você já foi em um porto, certamente viu que há alguns terminais, onde ocorre a movimentação e armazenagem de mercadorias. Esses terminais são as instalações portuárias, que não necessariamente devem ficar dentro da área do porto organizado.

Por sua vez, uma **plataforma** é uma instalação ou estrutura, fixa ou móvel, localizada em águas sob jurisdição nacional, destinada a atividade direta ou indiretamente relacionada com a **pesquisa** e a **lavra** de **recursos minerais** oriundos do leito das águas interiores ou de seu subsolo, ou do mar, da plataforma continental ou de seu subsolo.

As plataformas mais notórias são as de exploração e pesquisa com **petróleo** exploradas pela Petrobras (ex.: Bacia de Campos, Bacia de Santos etc.). Atualmente, o Brasil possui mais de 150 plataformas de petróleo espalhadas ao longo de sua extensão costeira.

Por fim, um **navio** é uma embarcação de qualquer tipo que opere no ambiente aquático, inclusive hidrofólios, veículos a colchão de ar, submersíveis e outros engenhos flutuantes.

Todos esses elementos que possibilitem a movimentação de óleos e outras substâncias nocivas ou perigosas que estejam localizados em águas de jurisdição nacional devem obedecer à Lei nº 9.966/00!

Mas o que são **águas de jurisdição nacional**?

Segundo o art. 3º da Lei nº 9.966/00, as águas sob jurisdição nacional compreendem:

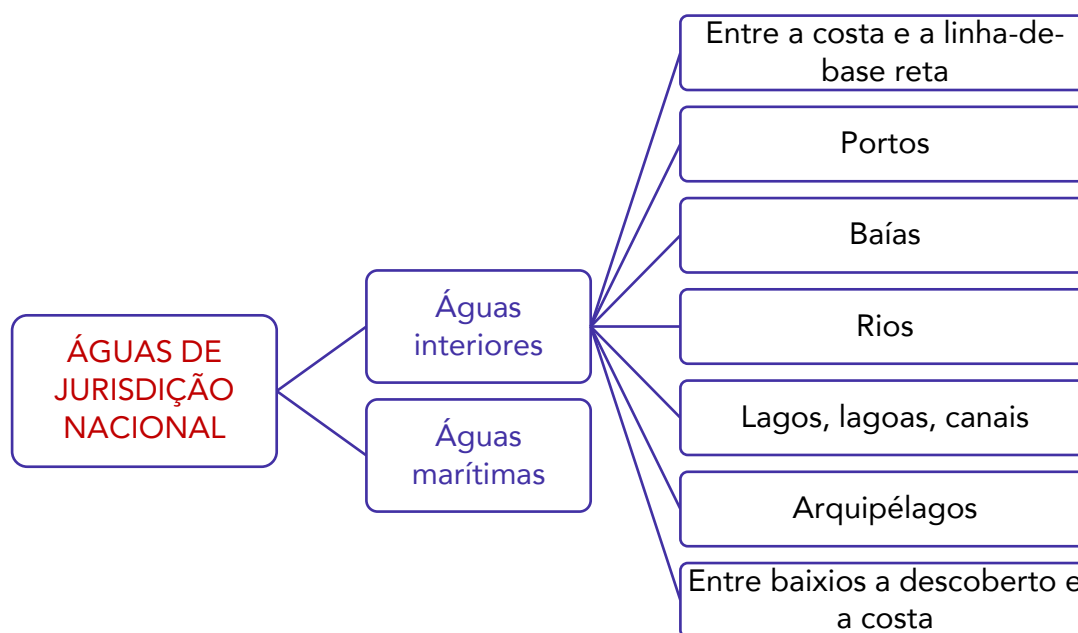
I – águas interiores;

- a)** as compreendidas entre a **costa** e a **linha-de-base reta**, a partir de onde se mede o mar territorial;
- b)** as dos **portos**;
- c)** as das **baías**;
- d)** as dos **rios** e de suas desembocaduras;
- e)** as dos **lagos**, das **lagoas** e dos **canais**;
- f)** as dos **arquipélagos**;
- g)** as águas entre os **baixios a descoberta**² e a **costa**;

² O termo mais consagrado é baixio a descoberto, não descoberta. Trata-se de uma extensão natural de terra rodeada de água, que, na baixa-mar (maré baixa), fica acima do nível do mar, mas que submerge na preia-mar (maré alta).



II – **águas marítimas**, todas aquelas sob jurisdição nacional que não sejam interiores.



Certo, entendemos que as Lei nº 9.966/00 se presta a regular a movimentação de óleos e outras substâncias nocivas ou perigosas. Vejamos, então, a definição de tais termos.

Óleo é qualquer forma de **hidrocarboneto** (petróleo e seus derivados), incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de petróleo e produtos refinados. Já uma **substância nociva** ou **perigosa** é qualquer substância que, se descarregada nas águas, é capaz de gerar riscos ou causar danos à saúde humana, ao ecossistema aquático ou prejudicar o uso da água e de seu entorno.

Quando houver a mistura de água e óleo, em qualquer proporção, diz-se que há uma **mistura oleosa**.

Aprofundando um pouco mais, segundo o art. 4º da Lei, as substâncias nocivas ou perigosas classificam-se nas seguintes categorias, de acordo com o risco produzido quando descarregadas na água:



Categoria A: **alto risco** tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;

Categoria B: **médio risco** tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;

Categoria C: **risco moderado** tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;

Categoria D: **baixo risco** tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático.

Para fins de classificação nas categorias supracitadas, o órgão federal de meio ambiente (atualmente, o IBAMA) divulga e mantém atualizada uma **lista** de substâncias e suas classificações, devendo essa classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto a estabelecida pela Marpol 73/78.

Outra divulgação do IBAMA é uma **lista anual** de substâncias cujo transporte seja proibido em navios ou que exijam medidas e cuidados especiais durante a sua movimentação, conforme preconizado pelo art. 14.



CATEGORIA A

Alto risco para saúde humana e ecossistema aquático

CATEGORIA B

Médio risco para a saúde humana e ecossistema aquático

CATEGORIA C

Risco moderado para a saúde humana e ecossistema aquático

CATEGORIA D

Baixo risco para a saúde humana e para o ecossistema aquático





(CEPS-UFPA/UNIFESSPA – 2018) De acordo com o Art. 4º da Lei nº 9.966/2000 (Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências), as substâncias nocivas ou perigosas classificam-se em categorias, conforme o risco produzido quando descarregadas na água. Quanto a essas categorias, analise os itens seguintes.

- I Categoria A: alto risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático.
- II Categoria B: médio risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático.
- III Categoria C: risco moderado tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático.
- IV Categoria D: baixo risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático.

Estão corretos os itens

- a) I e II, somente.
- b) I, II, III e IV.
- c) II e IV, somente.
- d) I, II e III, somente.
- e) II e III, somente.

Comentários:

Segundo o art. 4º da Lei, as substâncias nocivas ou perigosas classificam-se nas seguintes categorias, de acordo com o risco produzido quando descarregadas na água:

- Categoria A: alto risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;
- Categoria B: médio risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;
- Categoria C: risco moderado tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;
- Categoria D: baixo risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático.

Note que todos os itens estão corretos, sendo a **alternativa B** o nosso gabarito.

2 - Sistemas de prevenção, controle e combate da poluição

Nos termos do art. 5º da Lei nº 9.966/00, todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, devem dispor **obrigatoriamente** de **instalações** ou **meios** adequados para o **recebimento** e **tratamento** dos diversos tipos de **resíduos** e para o combate da poluição.

Opa, peraí! Vimos as definições de porto organizado, instalação portuária e plataforma, mas não vimos a definição de instalação de apoio! Que é isso?



Uma **instalação de apoio** é qualquer instalação ou equipamento de apoio à execução das atividades das plataformas ou instalações portuárias de movimentação de cargas a granel. Dutos e quadro de boias para amarração de navios são exemplos de instalações de apoio.

Continuando o que prevê o art. 5º, é preciso frisar que a definição das características das instalações e meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição deve ser feita mediante um **estudo técnico**.

Essas instalações são bastante importantes nos casos em que os resíduos **não** podem ser descarregados nas águas!

Desse modo, esse estudo deve levar em conta o **porte**, o **tipo** de carga manuseada ou movimentada e **outras características** do porto organizado, instalação portuária ou plataforma e suas instalações de apoio. Além disso, esse estudo deve estabelecer, no mínimo, os seguintes aspectos:

*I – as **dimensões** das instalações;*

*II – a **localização** apropriada das instalações;*

*III – a **capacidade** das instalações de recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos, padrões de qualidade e locais de descarga de seus efluentes;*

*IV – os **parâmetros** e a **metodologia** de controle operacional;*

*V – a **quantidade** e o **tipo** de **equipamentos**, **materiais** e **meios** de transporte destinados a atender situações emergenciais de poluição;*

*VI – a **quantidade** e a **qualificação** do **peçoal** a ser empregado;*

*VII – o **cronograma** de implantação e o início de operação das instalações.*

É importante ressaltar que, mesmo aquelas instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, bem como dos estaleiros, marinas, clubes náuticos e similares, **também precisam ter instalações** ou **meios** destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição se assim for exigido pelo órgão ambiental competente.

Outra exigência ambiental da Lei nº 9.966/00 é que as **entidades exploradoras** de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas elaborem **manual de procedimento interno** para o gerenciamento dos riscos de poluição, bem como para a gestão dos diversos resíduos gerados ou provenientes das atividades de movimentação e armazenamento de óleo e substâncias nocivas ou perigosas (art. 6º).

Frise-se que esse manual deve ser **aprovado** pelo órgão ambiental competente, em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas vigentes.





O **órgão ambiental** ou **órgão de meio ambiente** é o órgão do poder executivo federal, estadual ou municipal, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA), responsável pela fiscalização, controle e proteção ao meio ambiente no âmbito de suas competências.

Conforme já mencionado, no âmbito federal, o órgão ambiental é o **Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA)**.

Outra determinação é que os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, disponham de **planos de emergência individuais** para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas (art. 7º). Esses planos devem ser submetidos à aprovação do **órgão ambiental** competente.

É fundamental saber que, particularmente no caso de áreas onde se **concentrem** portos organizados, instalações portuárias ou plataformas, os planos de emergência individuais devem consolidados na forma de um **único plano de emergência** para toda a área sujeita ao risco de poluição, o qual deve estabelecer os mecanismos de ação conjunta a serem implementados.

Nesse contexto, a responsabilidade pela consolidação dos planos de emergência individuais em um único plano de emergência para a área envolvida cabe às **entidades exploradoras** de portos organizados e instalações portuárias, e aos **proprietários** ou **operadores** de plataformas, sob a **coordenação** do **órgão ambiental competente**.

Após serem submetidos ao órgão competente, os planos de emergência, únicos ou individuais, são consolidados pelo órgão ambiental na forma de **planos de contingência locais** ou **regionais**, em articulação com os órgãos de defesa civil, nos termos do art. 8º.



Cuidado para não confundir!

Um **plano de emergência** é um 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.



Já um **plano de contingência** é um 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.

Então, funciona da seguinte forma:

- 1) os portos organizados, instalações portuárias, plataformas e instalações de apoio elaboram **planos de emergência individuais**;
- 2) no caso de áreas com concentração de portos e demais instalações, os planos de emergência individuais devem ser consolidados na forma de um **único plano** de emergência para toda a área sujeita ao risco de poluição. Quem consolida são as **entidades exploradoras** e os **proprietários/operadores**, sob a coordenação do órgão ambiental competente.
- 3) os planos de emergência são consolidados pelo órgão ambiental na forma de **planos de contingência locais ou regionais**, em articulação com os órgãos de defesa civil. Segundo o art. 29, os planos de contingência devem estabelecer o **nível de coordenação** e as atribuições dos diversos órgãos e instituições públicas e privadas neles envolvidas (órgão ambiental, defesa civil, autoridade portuária etc.).
- 4) seguindo essa lógica, o **órgão federal de meio ambiente** (IBAMA) deve consolidar os planos de contingência locais e regionais na forma do **Plano Nacional de Contingência**, em articulação com os órgãos de defesa civil e em consonância com o disposto na **OPRC/90**, que é a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil.

Para finalizar esta seção, saiba que as entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas e suas instalações de apoio devem realizar **auditorias ambientais bienais**, independentes, com o objetivo de avaliar os sistemas de gestão e controle ambiental em suas unidades, nos termos do art. 9º.



(CESGRANRIO/TRANSPETRO – 2017) Determinar e estabelecer as responsabilidades setoriais e as ações a serem desencadeadas imediatamente após um incidente, definindo, também, os recursos humanos, materiais e equipamentos adequados à prevenção, controle e combate à poluição das águas são ações próprias de um(a)

a) programa de descarte



- b) programa de integração
- c) instalação de apoio
- d) plano de emergência
- e) plano de contingência

Comentários:

Um plano de emergência é um 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.

Desse modo, a **alternativa D** está correta e é o nosso gabarito.

Cuidado para não confundir com plano de contingência, que é um 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.

3 - Transporte de óleo e substâncias nocivas ou perigosas

O art. 10 da Lei nº 9.966/00 obriga aquelas plataformas e navios com arqueação bruta³ superior a **50** que transportem óleo, ou o utilizem para sua movimentação ou operação, a portar a bordo um **livro de registro** de óleo, aprovado nos termos da Marpol 73/78.

Assim, nesse livro são feitas anotações relativas a todas as movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas, inclusive as entregas efetuadas às instalações de recebimento e tratamento de resíduos, podendo tal documento ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo.



A Lei nº 9.966/00 exige o **livro de registro de óleo** apenas às plataformas e navios com arqueação bruta superior a **50** que transportem óleo ou o utilizem!

Por outro lado, caso o navio transporte substância nociva ou perigosa **a granel**, deve portar um outro documento, que é o **livro de registro de carga**, nos termos da Marpol 73/78, que também pode ser

³ A arqueação bruta é um valor adimensional relacionado com o volume interno total de um navio.



requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo

Nesse livro de registro de carga devem ser feitas anotações relativas às seguintes operações:

- I – carregamento;*
- II – descarregamento;*
- III – transferências de carga, resíduos ou misturas para tanques de resíduos;*
- IV – limpeza dos tanques de carga;*
- V – transferências provenientes de tanques de resíduos;*
- VI – lastreamento de tanques de carga;*
- VII – transferências de águas de lastro sujo para o meio aquático;*
- VIII – descargas nas águas, em geral.*

Além desses livros já mencionados, todo navio que transportar substância nociva ou perigosa de forma **fracionada**, conforme estabelecido no Anexo III da Marpol 73/78, deve possuir e manter a bordo **documento** que a especifique e forneça sua localização no navio, devendo o agente ou responsável conservar cópia do documento até que a substância seja desembarcada (art. 12).

Nesse cenário, as **embalagens** das substâncias nocivas ou perigosas devem conter a respectiva **identificação** e **advertência** quanto aos riscos, utilizando a simbologia prevista na legislação e normas nacionais e internacionais em vigor.

Ademais, a embalagem contendo substâncias nocivas ou perigosas devem ser devidamente **estivadas** e **amarradas**, além de posicionadas de acordo com critérios de compatibilidade com outras cargas existentes a bordo, atendidos os requisitos de segurança do navio e de seus tripulantes, de forma a evitar acidentes.

Particularmente aqueles navios enquadrados na **CLC/69**⁴ devem possuir o **certificado** ou **garantia financeira equivalente**, conforme especificado por essa convenção, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional.

⁴ CLC/69 é a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil.





DOCUMENTOS A SEREM MANTIDOS

Livro de registro de óleo: navios e plataformas com arqueação bruta > 50 que transportem óleo ou o utilizem

Livro de registro de carga: navio que transporta substância nociva ou perigosa a granel

Documento de identificação de localização: navio que transporta substância nociva ou perigosa de forma fracionada

4 - Descarga de óleo, substâncias nocivas ou perigosas e lixo

Uma **descarga** é 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, duto, plataforma ou suas instalações de apoio.

Antes de entrar no detalhamento acerca da descarga de substâncias nocivas ou perigosas, cumpre relembrarmos as categorias de classificação dessas substâncias:

Categoria A: alto risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;

Categoria B: médio risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;

Categoria C: risco moderado tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;

Categoria D: baixo risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático.

Notem que a nocividade das substâncias é crescente, da Categoria A à Categoria D.

Então, a Lei nº 9.966/00 **proíbe** a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas ou perigosas classificadas na **Categoria A**, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tal, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias (art. 15).

Na verdade, em regra, mesmo as substâncias classificadas nas categorias B, C e D também não podem ser descarregadas em águas sob jurisdição nacional. Contudo, nesses casos, a Lei prevê exceções, ou melhor, requisitos para que as águas de categorias B, C e D sejam descarregadas.



Esses requisitos (ou condições) são os seguintes (art. 16):

- 1) a situação em que ocorrer o lançamento deve se enquadrar nos casos permitidos pela **Marpol 73/78**;
- 2) o navio não deve se encontrar dentro dos limites de **área ecologicamente sensível**;
- 3) os procedimentos para descarga devem ser **aprovados** pelo **órgão ambiental** competente.

Pessoal, essas condições devem ser atendidas cumulativamente, ou seja, todas elas devem ser obedecidas para que a descarga seja permitida!



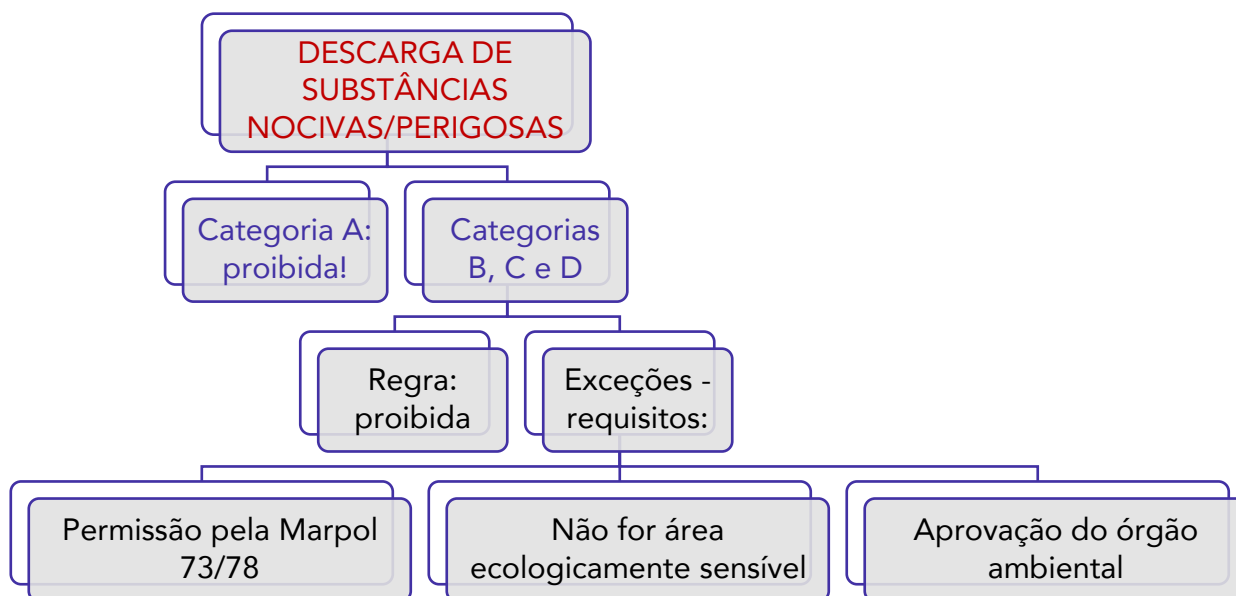
Áreas ecologicamente sensíveis são regiões das águas marítimas ou interiores, definidas por ato do poder público, onde a prevenção, o controle da poluição e a manutenção do equilíbrio ecológico exigem **medidas especiais** para a proteção e a preservação do meio ambiente, com relação à passagem de navios.

Desse modo, é fundamental que essas áreas constem nas **cartas náuticas nacionais**.

Quem define a localização e os limites das áreas ecologicamente sensíveis é o **órgão federal** de meio ambiente (IBAMA), ouvida a autoridade marítima.

Aqui, é importante trazer uma particularidade: os **esgotos sanitários** e as águas servidas de navios, plataformas e suas instalações de apoio equiparam-se, em termos de critérios e condições para lançamento, às substâncias classificadas na **Categoria C**. Nesse contexto, para que possa haver lançamento desses esgotos, além das condições supracitadas, também devem ser observados os regulamentos e condições impostos pela legislação de vigilância sanitária.





Há mais duas outras situações que também devem obedecer às 3 condições mencionadas que permitem a descarga.

A primeira delas é o caso da descarga de água colocada em um **tanque** que armazenava substâncias **Categoria A** depois de ele ser lavado e que preencher volume superior a **5%** do volume total do tanque. Isso porque essa água ainda pode conter uma concentração significativa de substância nociva ou perigosa.

Observação: caso essa água subsequentemente adicionada ao tanque lavado que armazenava substâncias **Categoria A** preencha quantidade inferior a **5%** do volume total do tanque, a descarga em águas de jurisdição nacional é **vedada!**

A segunda situação que deve obedecer aos 3 requisitos supracitados é o caso da descarga de **óleo**, **misturas oleosas** e **lixo** em águas sob jurisdição nacional (art. 17).

A despeito das vedações até o momento citadas, a descarga de óleo, misturas oleosas, substâncias nocivas ou perigosas de qualquer categoria, e lixo, em águas sob jurisdição nacional, pode ser excepcionalmente tolerada em 3 casos (art. 19):

- 1) para **salvaguarda** de **vidas** humanas;
- 2) para **pesquisa**; e



3) para **segurança de navio**.

Em outras palavras, se a situação se enquadrar em qualquer um dos três casos acima, as proibições de descarga mencionadas anteriormente poderão não se aplicar, de acordo com a regulamentação pertinente.



Lixo é todo tipo de sobra de víveres e resíduos resultantes de faxinas e trabalhos rotineiros nos navios, portos organizados, instalações portuárias, plataformas e suas instalações de apoio.

Particularmente no caso de **pesquisa**, devem ser atendidas as seguintes exigências, no mínimo:

- a) a descarga deve ser **autorizada** pelo **órgão ambiental** competente, após análise e aprovação do programa de pesquisa;
- b) deve haver, no local e hora da descarga, pelo menos um **representante** do órgão **ambiental** que a houver autorizado; e
- c) o responsável pela descarga deve colocar à disposição, no **local** e **hora** em que ela ocorrer, **pessoal** especializado, **equipamentos** e **materiais** de eficiência comprovada na contenção e eliminação dos efeitos esperados.

Finalizando as **proibições** da Lei nº 9.966/00, é vedada também a descarga de qualquer tipo de **plástico**, inclusive cabos sintéticos, redes sintéticas de pesca e sacos plásticos.



(CESGRANRIO/PETROBRAS – 2011) De acordo com a Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, os esgotos sanitários e as águas servidas de navios, plataformas e suas instalações de apoio equiparam-se, em termos de critérios e condições para lançamento nas águas, às substâncias classificadas na categoria de risco

a) alto.



- b) médio.
- c) moderado.
- d) baixo.
- e) insignificante.

Comentários:

Segundo o art. 16, § 1º, da Lei nº 9.966/, os esgotos sanitários e as águas servidas de navios, plataformas e suas instalações de apoio equiparam-se, em termos de critérios e condições para lançamento, às substâncias classificadas na Categoria C.

Nesse contexto, lembre-se que o art. 4º, III, estabelece que as substâncias da Categoria C apresentam risco moderado tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático.

Portanto, a **alternativa C** está correta e é o nosso gabarito.

Talvez você esteja se perguntando: mas nesses casos de proibição de descarga das substâncias, onde se deve descartá-las?

Bem, nesses casos, a descarga de lixo, água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e porões ou outras misturas que contenham óleo ou substâncias nocivas ou perigosas de qualquer categoria deve ser feita em **instalações de recebimento e tratamento** de resíduos, as quais já foram mencionadas alhures (art. 18).



LASTRO E ALIJAMENTO

O termo "**lastro**" é utilizado para qualquer material que sirva para aumentar o peso e/ou manter a estabilidade de um objeto. No caso dos navios, por muito tempo se utilizam lastros sólidos, como pedras e sacos de areia. Atualmente, utiliza-se água (**água de lastro**) para fazer esse balanço entre a carga do navio e a massa necessária para ele permanecer flutuando.

Nesse sentido, a Lei nº 9.966/00 traz o conceito de **lastro limpo**, ou seja, a água de lastro contida em um tanque que, desde que transportou óleo pela última vez, foi submetido a limpeza em nível tal que, se esse lastro fosse descarregado pelo navio parado em águas limpas e tranquilas, em dia claro, **não produziria traços visíveis** de óleo na superfície da água ou no litoral adjacente, nem produziria borra ou emulsão sob a superfície da água ou sobre o litoral adjacente.



Não se deve confundir o lastro com o **alijamento**, que é qualquer despejo deliberado de resíduos e outras substâncias efetuado por embarcações, plataformas, aeronaves e outras instalações, inclusive seu afundamento intencional em águas sob jurisdição nacional.

Ou seja, qualquer descarga proposital de óleo ou substâncias nocivas sobre as quais estamos tratando no âmbito da Lei nº 9.966/00 pode ser considerada um alijamento!

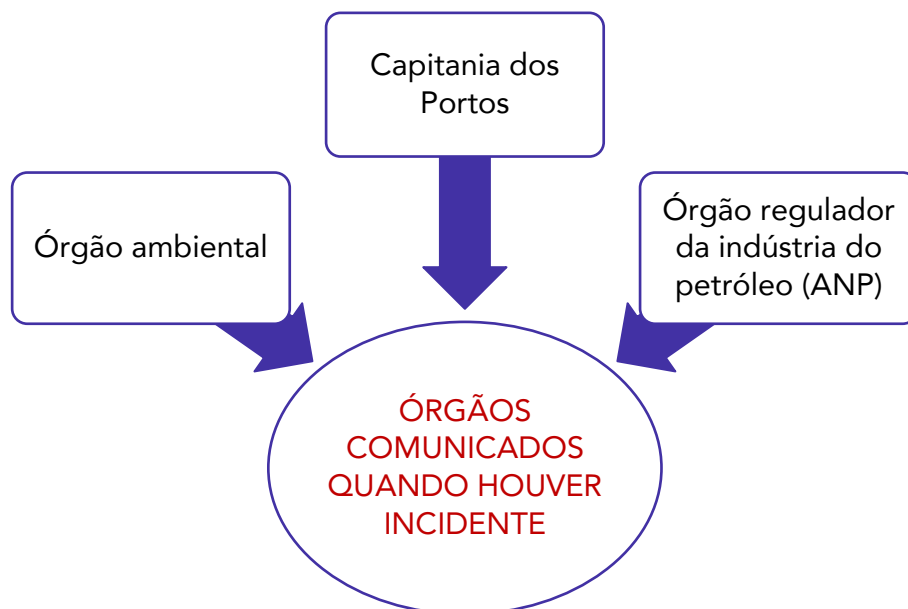
Frise-se que o alijamento em águas sob jurisdição nacional deve obedecer às condições previstas na **Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias** (Convenção de Londres), de 1972, promulgada pelo Decreto nº 87.566/82, nos termos do art. 30.

É muito importante saber que, mesmo naqueles casos em que a descarga de óleo, substâncias nocivas ou perigosas, água de lastro ou outros resíduos poluentes seja **autorizada**, o responsável é obrigado a **reparar** os eventuais danos causados ao meio ambiente e de indenizar as atividades econômicas e o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes dessa descarga (art. 21)

Além disso, qualquer **incidente** ocorrido em portos organizados, instalações portuárias, dutos, navios, plataformas e suas instalações de apoio, que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, deve ser **imediatamente comunicado** ao **órgão ambiental competente**, à **Capitania dos Portos** e ao **órgão regulador da indústria do petróleo** (Agência Nacional de Petróleo – ANP), independentemente das medidas tomadas para seu controle, nos termos do art. 22.



A Lei nº 9.966/00 define **incidente** como qualquer descarga de substância nociva ou perigosa, decorrente de fato ou ação intencional ou acidental que ocasione risco potencial, dano ao meio ambiente ou à saúde humana.



Por vezes, os órgãos competentes despendem **recursos** para o controle ou minimização da poluição causada por **outras entidades**, tais como as **exploradoras** de porto organizado ou de instalação portuária, os **proprietários** ou **operadores** de plataforma ou de navio, os **concessionários** ou **empresas autorizadas** a exercer atividade pertinente à indústria do petróleo.

Nesses casos, essas empresas são obrigadas a **ressarcir** o órgão ambiental, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa (art. 23). Ademais, caso o navio responsável pela descarga **não** seja possuidor do certificado exigido pela CLC/69, a embarcação deve ser **retida** e somente pode ser liberada após o depósito de caução como garantia para pagamento das despesas decorrentes da poluição.

5 - Responsabilidade e atribuições

Outro aspecto importante sobre a Lei nº 9.966/00 diz respeito a **quem** é responsável pelo seu cumprimento, bem como as respectivas atribuições, nos termos do art. 27.



A primeira personalidade que é responsável pelo cumprimento da Lei nº 9.966/00 sobre a qual falaremos é a **autoridade marítima**⁵.

A **autoridade marítima** é responsável pelas seguintes atribuições:

a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, e as cargas embarcadas, de natureza nociva ou perigosa, atuando os infratores na esfera de sua competência;

b) levantar dados e informações e apurar responsabilidades sobre os **incidentes** com navios, plataformas e suas instalações de apoio que tenham provocado danos ambientais;

c) encaminhar os dados, informações e resultados de apuração de responsabilidades ao **órgão federal** de meio ambiente, para avaliação dos danos ambientais e início das medidas judiciais cabíveis; e

d) comunicar ao **órgão regulador** da indústria do petróleo **irregularidades** encontradas durante a fiscalização de navios, plataformas e suas instalações de apoio, quando atinentes à indústria do petróleo.

Note que as funções da autoridade marítima são majoritariamente atinentes a aspectos de fiscalização e apuração de irregularidades.

Outra personalidade que deve cumprir a Lei nº 9.966/00 é o **órgão federal de meio ambiente** (IBAMA), o qual possui as seguintes atribuições:

a) realizar o controle ambiental e a fiscalização dos portos organizados, das instalações portuárias, das cargas movimentadas, de natureza nociva ou perigosa, e das plataformas e suas instalações de apoio, quanto às exigências previstas no **licenciamento ambiental**, atuando os infratores na esfera de sua competência;

b) avaliar os danos ambientais causados por incidentes nos portos organizados, dutos, instalações portuárias, navios, plataformas e suas instalações de apoio;

c) encaminhar à Procuradoria-Geral da República relatório circunstanciado sobre os **incidentes** causadores de dano ambiental para a propositura das medidas judiciais necessárias; e

d) comunicar ao **órgão regulador** da indústria do petróleo **irregularidades** encontradas durante a fiscalização de navios, plataformas e suas instalações de apoio, quando atinentes à indústria do petróleo.

Além do órgão federal, o **órgão estadual de meio ambiente** também deve cumprir a referida lei, possuindo as seguintes competências:

a) realizar o controle ambiental e a fiscalização dos portos organizados, instalações portuárias, estaleiros, navios, plataformas e suas instalações de apoio, avaliar os danos ambientais causados por

⁵ A autoridade marítima é exercida pelo **Comandante da Marinha**, sendo 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.



incidentes ocorridos nessas unidades e elaborar **relatório circunstanciado**, encaminhando-o ao **órgão federal** de meio ambiente;

b) dar início, na alçada estadual, aos **procedimentos judiciais** cabíveis a cada caso;

c) **comunicar** ao **órgão regulador** da indústria do petróleo **irregularidades** encontradas durante a fiscalização de navios, plataformas e suas instalações de apoio, quando atinentes à indústria do petróleo; e

d) **autuar** os **infratores** na esfera de sua competência.

Analogamente ao órgão federal e estadual, o **órgão municipal de meio ambiente** também deve cumprir a Lei nº 9.966/00, possuindo as seguintes competências:

a) **avaliar** os **danos ambientais** causados por incidentes nas marinas, clubes náuticos e outros locais e instalações similares, e elaborar relatório circunstanciado, encaminhando-o ao órgão estadual de meio ambiente;

b) dar início, na alçada municipal, aos **procedimentos judiciais** cabíveis a cada caso; e

c) **autuar** os **infratores** na esfera de sua competência.

Outra personalidade que deve se atentar quanto ao cumprimento da Lei nº 9.966/00 é o **órgão regulador da indústria do petróleo** (Agência Nacional do Petróleo – ANP), com as seguintes competências:

a) **fiscalizar diretamente**, ou mediante **convênio**, as plataformas e suas instalações de apoio, os dutos e as instalações portuárias, no que diz respeito às atividades de **pesquisa, perfuração, produção, tratamento, armazenamento e movimentação** de petróleo e seus derivados e gás natural;

b) **levantar** os **dados e informações** e **apurar responsabilidades** sobre **incidentes** operacionais que, ocorridos em plataformas e suas instalações de apoio, instalações portuárias ou dutos, tenham causado danos ambientais;

c) **encaminhar** os dados, informações e resultados da apuração de responsabilidades ao **órgão federal de meio ambiente**;

d) **comunicar** à **autoridade marítima** e ao **órgão federal** de meio ambiente as **irregularidades** encontradas durante a fiscalização de instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio;

e) **autuar** os **infratores** na esfera de sua competência.

Para finalizar, saiba que a **negligência** ou **omissão** dos órgãos públicos na apuração de responsabilidades pelos incidentes e na aplicação das respectivas sanções legais implica **crime de responsabilidade** de seus agentes (art. 28, § 2º).





(CEPERJ/PREFEITURA DE SAQUAREMA – 2015) Nos termos da Lei Federal nº. 9.966/2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, cabe ao órgão municipal:

- a) realizar o controle ambiental nos portos organizados
- b) fiscalizar as plataformas de exploração de petróleo
- c) apurar dados sobre incidentes ambientais
- d) avaliar os danos ambientais causados por incidentes nas marinas
- e) controlar os dutos de transporte de gás

Comentários:

Analogamente ao órgão federal e estadual, o órgão municipal de meio ambiente também deve cumprir a Lei nº 9.966/00, possuindo as seguintes competências:

- a) avaliar os danos ambientais causados por incidentes nas marinas, clubes náuticos e outros locais e instalações similares, e elaborar relatório circunstanciado, encaminhando-o ao órgão estadual de meio ambiente;
- b) dar início, na alçada municipal, aos procedimentos judiciais cabíveis a cada caso; e
- c) autuar os infratores na esfera de sua competência.

Portanto, a **alternativa D** está **correta** e é o nosso gabarito.

As demais alternativas trouxeram competências de outros órgãos, senão vejamos:

As **alternativas A e B** trouxeram competências do órgão federal.

A **alternativa C** trouxe competência da autoridade marítima.

Por fim, não há competência expressa para controle de dutos (**alternativa E**), embora quem deva fiscalizá-los seja o órgão regulador da indústria do petróleo (ANP).

6 - Infrações e sanções

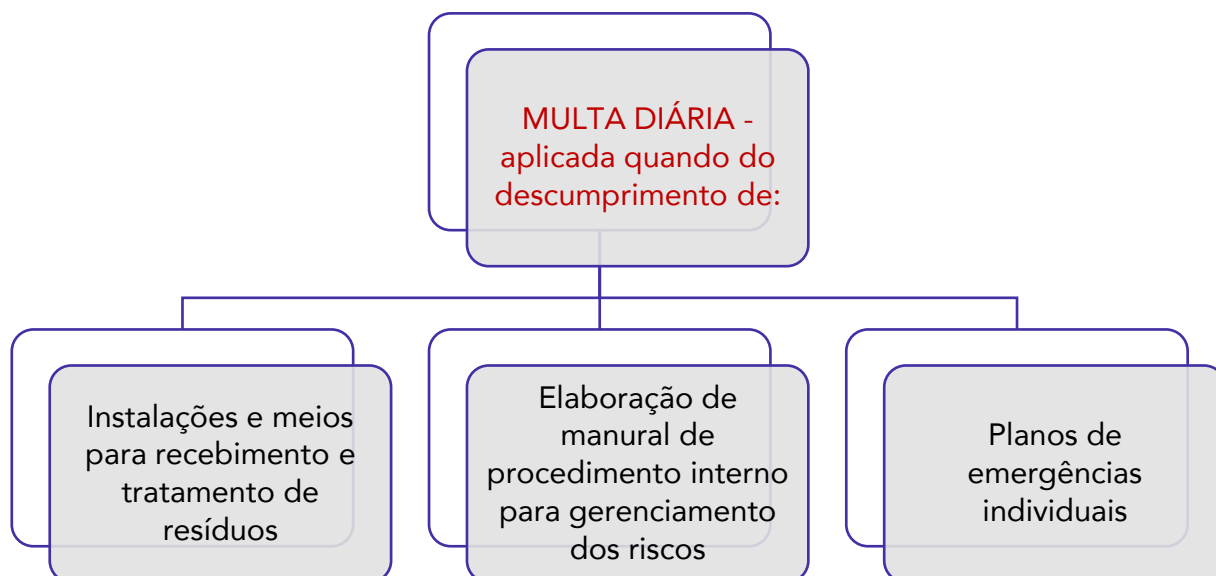
O art. 25 da Lei nº 9.966/00 traz as **infrações** e respectivas **sanções** para aqueles que a descumprirem. Nesse sentido, será penalizado com **multa diária** quem descumprir o disposto dos artigos 5º, 6º e 7º.

O art. 5º é aquele determina que todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, deve dispor obrigatoriamente de **instalações ou meios adequados** para o **recebimento** e **tratamento** dos diversos tipos de resíduos e para o combate da poluição.



Por sua vez, o art. 6º é aquele que prevê que as entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas devem elaborar **manual de procedimento interno** para o gerenciamento dos riscos de poluição, bem como para a gestão dos diversos resíduos gerados ou provenientes das atividades de movimentação e armazenamento de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, o qual deve ser aprovado pelo órgão ambiental competente.

Por fim, o art. 7º é aquele que estabelece que os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, devem dispor de **planos de emergência individuais** para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, os quais devem ser submetidos à aprovação do órgão ambiental competente.



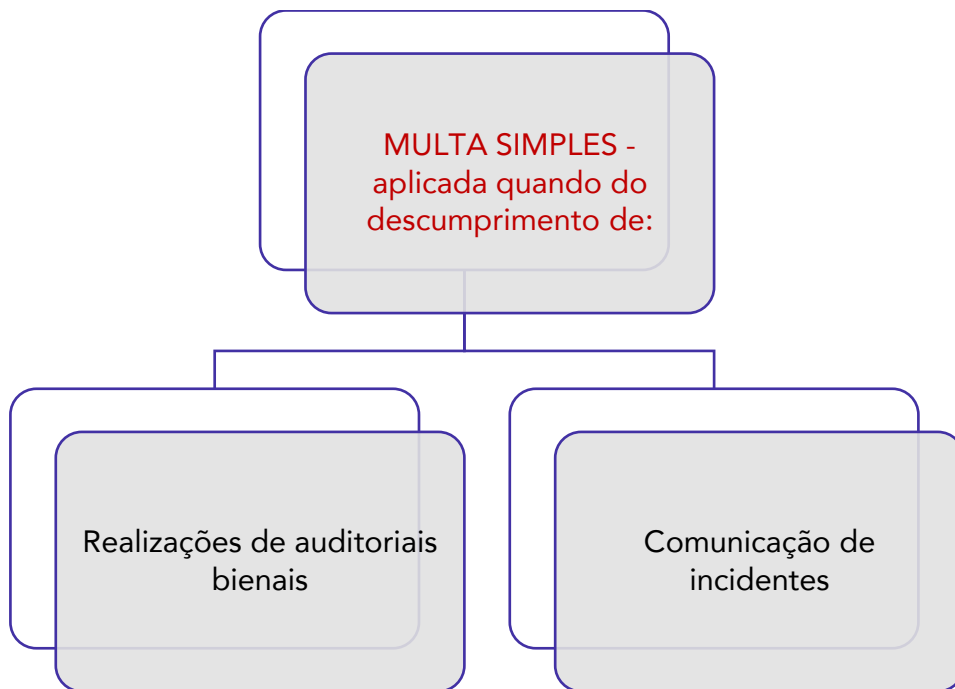
Além da multa diária, outra sanção possível é a **multa simples**, que deve ser aplicada a quem descumprir o disposto nos artigos 9º e 22.

O art. 9º é aquele que determina que as entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas e suas instalações de apoio realizem **auditorias ambientais bienais**, independentes, com o objetivo de avaliar os sistemas de gestão e controle ambiental em suas unidades.

Já o art. 22 é aquele que prevê que qualquer incidente ocorrido em portos organizados, instalações portuárias, dutos, navios, plataformas e suas instalações de apoio, que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, deve ser **imediatamente comunicado** ao órgão ambiental competente, à Capitania



dos Portos e ao órgão regulador da indústria do petróleo, independentemente das medidas tomadas para seu controle.



Outra sanção possível é a de **multa** e **retenção do navio** até que a situação seja regularizada, a qual será aplicada no caso de descumprimento dos artigos 10, 11 e 12.

O art. 10 é aquele que determina que as plataformas e os navios com arqueação bruta superior a 50 que transportem óleo, ou o utilizem para sua movimentação ou operação, devem portar a bordo um **livro de registro de óleo**.

Por sua vez, o art. 11 é aquele que prevê que todo navio que transportar substância nociva ou perigosa a granel tenha a bordo um **livro de registro de carga**.

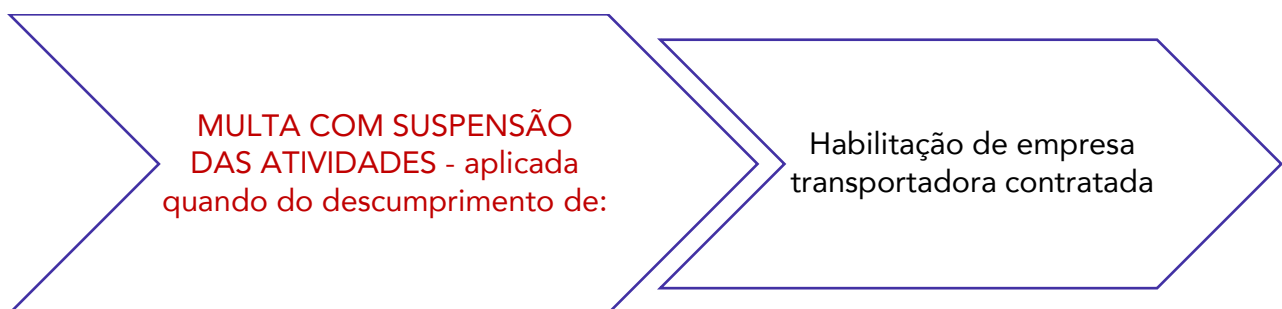
Por fim, o art. 12 é aquele que estabelece que todo navio que transportar substância nociva ou perigosa de forma fracionada, deve possuir e manter a bordo **documento** que a especifique e forneça sua localização no navio.





Há, por fim, um último tipo de sanção, que é a **multa com suspensão imediata das atividades** da empresa transportadora em situação irregular, a qual se aplica no caso de descumprimento do art. 24.

O art. 24 dispõe que a contratação, por órgão ou empresa pública ou privada, de navio para realização de transporte de óleo ou de substância nociva só pode efetuar-se após a verificação de que a empresa transportadora esteja **devidamente habilitada** para operar de acordo com as normas da autoridade marítima.



Mais importante do que saber quais as infrações e sanções supracitadas, deve-se saber quem responde por elas, ou seja:

- I – o **proprietário** do navio, pessoa física ou jurídica, ou quem legalmente o represente;
- II – o **armador** ou **operador** do navio, caso este não esteja sendo armado ou operado pelo proprietário;
- III – o **concessionário** ou a **empresa autorizada** a exercer atividades pertinentes à indústria do petróleo;
- IV – o **comandante** ou **tripulante** do navio;
- V – a **pessoa física** ou **jurídica**, de direito público ou privado, que legalmente **represente** o porto organizado, a instalação portuária, a plataforma e suas instalações de apoio, o estaleiro, a marina, o clube náutico ou instalação similar;
- VI – o **proprietário** da carga.

Observação: tanto as condutas **ativas** quanto as **omissivas** desses agentes podem ser penalizadas!

Os valores exatos das multas são fixados no Decreto nº no 4.136/02, que regulamenta a Lei nº 9.966/00. Nesse contexto, embora a referida Lei preconize que o valor mínimo das multas é de **R\$ 7.000** e o máximo é de **R\$ 50.000.000**, o mencionado regulamento traz a seguinte tabela:

GRUPOS	MULTAS (R\$)
A	1.000 a 10.000.000
B	1.000 a 20.000.000
C	1.000 a 30.000.000
D	1.000 a 40.000.000
E	1.000 a 50.000.000
F	7.000 a 35.000
G	7.000 a 70.000
H	7.000 a 700.000
I	7.000 a 7.000.000
J	7.000 a 1.000.000 acrescido de 7.000 a cada hora a partir do incidente

Esses grupos indicados na tabela são indicados ao longo do Decreto nº 4.136/01 para apontar qual a sanção devida a cada conduta passível de multa.



EXEMPLIFICANDO

Segundo o art. 14-A do Decreto nº 4.136/02, é infração deixarem os portos organizados, as instalações portuárias, as plataformas e suas instalações de apoio de atender à



convocação oficial, emitida pelo órgão ambiental competente, para a realização do trabalho de elaboração do Plano de Área. A respectiva penalidade é de **multa diária do grupo G**.

Já no caso de deixar o navio que transporte substância nociva ou perigosa a granel de possuir a bordo livro de registro de carga nos termos da MARPOL 73/78, a penalidade é de **multa do Grupo H e retenção do navio** até que a situação seja regularizada, nos termos do art. 20 do regulamento.

Não vale a pena aprofundarmos cada infração e multa mencionada pelo Decreto nº 4.136/02, pois é algo de difícil memorização e que nunca vi ser cobrado em prova.

Não obstante, é importante saber que os valores arrecadados com a aplicação das multas previstas na Lei nº 9.966/00 devem **destinados aos órgãos que as aplicarem**, no âmbito de suas competências (art. 32).

Finalizando, saiba que a aplicação das penas previstas na Lei nº 9.966/00 **não isenta** o agente de outras sanções administrativas e penais previstas na Lei de Crimes e Infrações Ambientais (**Lei nº 9.605/98**) e em outras normas específicas que tratem da matéria, nem da responsabilidade civil pelas perdas e danos causados ao meio ambiente e ao patrimônio público e privado.

Inclusive, há algumas condutas descritas durante a aula cujo descumprimento não foi mencionado nesta seção. Trata-se do disposto nos artigos 15, 16, 17 e 19 da Lei nº 9.966/00. Isso porque o art. 26 da referida lei é claro ao estabelecer que o descumprimento desses dispositivos deve ser punido na forma da Lei nº 9.605/98 (Lei de Crimes e Infrações Ambientais).

A título de curiosidade, o art. 15 é aquele que proíbe a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas ou perigosas classificadas na Categoria A.

Já o art. 16 é aquele que proíbe a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias classificadas nas categorias B, C, e D, exceto se atendidas as condições mencionadas em aula (aqueles 3 requisitos).

Por sua vez, o art. 17 é aquele que proíbe a descarga de óleo, misturas oleosas e lixo em águas sob jurisdição nacional, exceto nas condições mencionadas em aula (aqueles 3 requisitos).

Por fim, o art. 19 é aquele que prevê que a descarga de óleo, misturas oleosas, substâncias nocivas ou perigosas de qualquer categoria, e lixo, em águas sob jurisdição nacional, pode ser excepcionalmente tolerada para salvaguarda de vidas humanas, pesquisa ou segurança de navio.





(CEBRASPE/ANTAQ – 2014) Uma embarcação brasileira, não integrante da Marinha de Guerra, explodiu, em decorrência de força maior, em terminal portuário, o que resultou em perda total da mercadoria transportada e em vazamento de óleo combustível. A empresa brasileira operadora do transporte multimodal comunicou o incidente ao órgão ambiental competente e à capitania dos portos.

Com base nessa situação hipotética, julgue o próximo item.

A empresa deverá ser penalizada com multa e suspensão imediata das atividades, visto que o incidente também deveria ter sido comunicado ao órgão regulador da indústria de petróleo.

Comentários:

A questão está **errada**, porque, nos casos de descumprimento do art. 22, que é o que exige que todo incidente seja comunicado ao órgão ambiental competente, à Capitania dos Portos e ao órgão regulador da indústria do petróleo, a sanção é apenas de multa, não de multa com suspensão imediata das atividades.

Questão difícil!



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pessoal, com isso terminamos a parte teórica da nossa aula.

A seguir, uma lista de questões comentadas foi colocada pra que vocês possam praticar e consolidar os conhecimentos estudados na aula.

Caso tenha qualquer dúvida sobre os assuntos, não hesite em me contatar. Ficarei feliz em poder ajudar se assim for possível.

Um abraço e até a próxima!

Prof. André Rocha



Instagram: @profandrerocha



E-mail: andrerochaprof@gmail.com



Telegram: t.me/meioambienteparaconcursos



Canal do Youtube: Eu Aprovado



QUESTÕES COMENTADAS



HORA DE
PRATICAR!

1. (CESGRANRIO/PETROBRAS – 2018) Nos termos da Lei nº 9.966/2000, todo despejo deliberado de resíduos e outras substâncias efetuado por embarcações, plataformas, aeronaves e outras instalações, inclusive seu afundamento intencional em águas sob jurisdição nacional, é denominado
 - a) alijamento
 - b) lastro
 - c) incidente
 - d) mistura
 - e) substância

Comentários

Conforme vimos, o alijamento é qualquer despejo deliberado de resíduos e outras substâncias efetuado por embarcações, plataformas, aeronaves e outras instalações, inclusive seu afundamento intencional em águas sob jurisdição nacional.

Ou seja, qualquer descarga proposital de óleo ou substâncias nocivas sobre as quais estamos tratando no âmbito da Lei nº 9.966/00 pode ser considerada um alijamento!

Desse modo, a **alternativa A** está correta e é o nosso gabarito.

2. (CESGRANRIO/PETROBRAS – 2018) As 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, com relação à passagem de navios, nos termos da Lei nº 9.966/2000, são denominadas áreas
 - a) de proteção marinha
 - b) de vitalização oceânica
 - c) para preservação marítima
 - d) consideradas inapropriáveis
 - e) ecologicamente sensíveis

Comentários



Segundo definição do art. 2º, IV, áreas ecologicamente sensíveis são 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, com relação à passagem de navios.

Desse modo, é fundamental que essas áreas constem nas cartas náuticas nacionais. Lembre-se, ainda, que quem define a localização e os limites das áreas ecologicamente sensíveis é o órgão federal de meio ambiente (IBAMA), ouvida a autoridade marítima.

Portanto, a **alternativa E** está correta e é o nosso gabarito.

3. (CESGRANRIO/PETROBRAS – 2018) A Lei nº 9.966, de 28/04/2000, 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.

Essa Lei será aplicada

a) em substituição à Marpol 73/1978 (Convenção Inter- nacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios).

b) em substituição à CLC/1969 (Convenção Internacio- nal sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo).

c) em substituição à OPRC/1990 (Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo).

d) às plataformas e às embarcações nacionais, desde que elas não possuam plano de emergência e de contingência.

e) às embarcações, plataformas e instalações de apoio estrangeiras quando em águas sob jurisdição nacional.

Comentários

A Marpol 73/78 deve ser prioritariamente seguida pelas embarcações. Contudo, em algumas situações complementares ou de não aplicação dessa Convenção, deve-se aplicar a Lei nº 9.966/00. Essas situações são as seguintes:

1) quando ausentes os pressupostos para aplicação da Marpol 73/78;

2) no caso de embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78;

3) no caso de embarcações, plataformas e instalações de apoio estrangeiras, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante da Marpol 73/78, quando em águas sob jurisdição nacional (**alternativa E correta!**); e

4) no caso de instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, e aos estaleiros, marinas, clubes náuticos e outros locais e instalações similares.



Portanto, a Lei nº 9.966/00 não substitui a Marpol 73/1978, a CLC/1969 ou a OPRC/1990. Além disso, não há que falar em aplicação da Lei nº 9.966/00 somente a plataformas e embarcações que não possuam plano de emergência e de contingência.

4. (CESGRANRIO/LIGUIQÁS – 2018) 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, com relação à passagem de navios, são, de acordo com a Lei nº 9.966/2000, consideradas áreas ecologicamente
- a) protegidas
 - b) rústicas
 - c) complexas
 - d) selvagens
 - e) sensíveis

Comentários

Segundo definição do art. 2º, IV, áreas ecologicamente sensíveis são 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, com relação à passagem de navios.

Desse modo, é fundamental que essas áreas constem nas cartas náuticas nacionais. Lembre-se, ainda, que quem define a localização e os limites das áreas ecologicamente sensíveis é o órgão federal de meio ambiente (IBAMA), ouvida a autoridade marítima.

Assim, a **alternativa E** está **correta** e é o nosso gabarito.

5. (CESGRANRIO/TRANSPETRO – 2018) Segundo a Lei 9.966/2000, os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, deverão dispor de um plano para o combate à poluição por óleo, caso haja vazamento para o mar. Esse plano deverá ser submetido à aprovação do órgão ambiental competente. O plano descrito pelo texto acima é o
- a) Plano de Emergência Individual (PEI)
 - b) Plano Final de Equilíbrio
 - c) Plano de Contingência de Bordo contra a Poluição
 - d) Plano de Operações (STS)
 - e) Plano de Armazenagem (MPA)

Comentários



O art. 7º da Lei nº 9.966/00 determina que os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, disponham de planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas.

Lembrem-se que esses planos devem ser submetidos à aprovação do órgão ambiental competente.

Assim, a **alternativa A** está correta e é o nosso gabarito.

6. (CESGRANRIO/TRANSPETRO – 2018) A Lei nº 9.966/2000 dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e de outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional. Em seu capítulo 1, apresenta algumas definições. Segundo esse instrumento legal, a 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 — é definida como

- a) Autoridade ambiental
- b) Autoridade marítima
- c) Autoridade reguladora
- d) Autoridade portuária
- e) Autoridade controladora

Comentários

A definição trazida pelo enunciado é a da autoridade marítima, que é exercida pelo Comandante da Marinha, sendo 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.

Dessarte, a **alternativa B** está correta e é o nosso gabarito.

Vamos aproveitar para lembrara que a autoridade marítima é responsável pelas seguintes atribuições:

- a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, e as cargas embarcadas, de natureza nociva ou perigosa, atuando os infratores na esfera de sua competência;
- b) levantar dados e informações e apurar responsabilidades sobre os incidentes com navios, plataformas e suas instalações de apoio que tenham provocado danos ambientais;
- c) encaminhar os dados, informações e resultados de apuração de responsabilidades ao órgão federal de meio ambiente, para avaliação dos danos ambientais e início das medidas judiciais cabíveis; e
- d) comunicar ao órgão regulador da indústria do petróleo irregularidades encontradas durante a fiscalização de navios, plataformas e suas instalações de apoio, quando atinentes à indústria do petróleo.



7. (CESGRANRIO/TRANSPETRO – 2018) Nos termos da Lei nº 9.966/2000, a água de lastro contida em um tanque que, desde que transportou óleo pela última vez, foi submetido à limpeza em nível tal que, se esse lastro fosse descarregado pelo navio parado em águas limpas e tranquilas, em dia claro, não produziria traços visíveis de óleo na superfície da água ou no litoral adjacente, nem produziria borra ou emulsão sob a superfície da água ou sobre o litoral adjacente é denominada água de lastro
- a) limpo
 - b) instalado
 - c) nocivo
 - d) residual
 - e) tóxico

Comentários

O termo “lastro” é utilizado para qualquer material que sirva para aumentar o peso e/ou manter a estabilidade de um objeto. No caso dos navios, por muito tempo se utilizam lastros sólidos, como pedras e sacos de areia. Atualmente, utiliza-se água (água de lastro) para fazer esse balanço entre a carga do navio e a massa necessária para ele permanecer flutuando.

Nesse sentido, a Lei nº 9.966/00 traz o conceito de lastro limpo, ou seja, a água de lastro contida em um tanque que, desde que transportou óleo pela última vez, foi submetido a limpeza em nível tal que, se esse lastro fosse descarregado pelo navio parado em águas limpas e tranquilas, em dia claro, não produziria traços visíveis de óleo na superfície da água ou no litoral adjacente, nem produziria borra ou emulsão sob a superfície da água ou sobre o litoral adjacente.

Desse modo, a **alternativa A** está correta e é o nosso gabarito.

8. (CESGRANRIO/TRANSPETRO – 2017) A Lei nº 9.966 de 2000 dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e de outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional. Segundo esse instrumento legal, as águas sob jurisdição nacional são classificadas em interiores e marítimas. São consideradas marítimas as águas
- a) dos portos.
 - b) dos arquipélagos.
 - c) dos rios e de suas desembocaduras.
 - d) entre os baixios à descoberta e à costa.
 - e) situadas além da linha de base reta onde se mede o mar territorial.

Comentários

Segundo o art. 3º da Lei nº 9.966/00, as águas sob jurisdição nacional compreendem:



I – águas interiores;

- a)** as compreendidas entre a **costa** e a **linha-de-base reta**, a partir de onde se mede o mar territorial;
- b)** as dos **portos**;
- c)** as das **baías**;
- d)** as dos **rios** e de suas desembocaduras;
- e)** as dos **lagos**, das **lagoas** e dos **canais**;
- f)** as dos **arquipélagos**;
- g)** as águas entre os **baixios a descoberta**⁶ e a **costa**;

II – águas marítimas, todas aquelas sob jurisdição nacional que não sejam interiores.

Note que as águas dos portos, dos arquipélagos, dos rios e de suas desembocaduras, bem como aquela entre os baixios à descoberta e à costa são águas interiores, não marítimas.

Além disso, são também águas interiores as compreendidas entre a costa e a linha-de-base reta, a partir de onde se mede o mar territorial. Dessarte, aquelas situadas além dessa linha de base reta onde se mede o mar territorial que estejam sob jurisdição nacional, serão marítimas.

Desse modo, a **alternativa E** está **correta** e é o nosso gabarito.

9. (CESGRANRIO/TRANSPETRO – 2017) A Lei nº 9.966/2000 dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e de outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional. Em seu capítulo 1, apresenta algumas definições. Segundo esse instrumento legal, a 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 — é definida como
- a) Autoridade ambiental
 - b) Autoridade marítima
 - c) Autoridade reguladora
 - d) Autoridade portuária

⁶ O termo mais consagrado é baixio a descoberto, não descoberta. Trata-se de uma extensão natural de terra rodeada de água, que, na baixa-mar (maré baixa), fica acima do nível do mar, mas que submerge na preia-mar (maré alta).



e) Autoridade controladora

Comentários

A autoridade marítima é exercida pelo Comandante da Marinha, sendo 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

Assim, a **alternativa B** está correta e é o nosso gabarito.

10. (CESGRANRIO/TRANSPETRO – 2017) Nos termos da Lei no 9.966/2000, todo despejo deliberado de resíduos e outras substâncias efetuado por embarcações, plataformas, aeronaves e outras instalações, inclusive seu afundamento intencional em águas sob jurisdição nacional, é denominado

- a) alijamento
- b) lastro
- c) incidente
- d) mistura
- e) substância

Comentários

O alijamento é qualquer despejo deliberado de resíduos e outras substâncias efetuado por embarcações, plataformas, aeronaves e outras instalações, inclusive seu afundamento intencional em águas sob jurisdição nacional.

Lembre-se, ainda, que o alijamento em águas sob jurisdição nacional deve obedecer às condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias (Convenção de Londres), de 1972, promulgada pelo Decreto no 87.566/82, nos termos do art. 30.

Desse modo, a **alternativa A** está correta e é o nosso gabarito.

11. (CESGRANRIO/EPE – 2014) Nos termos da Lei nº 9.966/2000, constitui o 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 denominado plano de

- a) escape
- b) alijamento
- c) descarga
- d) contingência
- e) emergência



Comentários

Cuidado para não confundir os planos de emergência com os planos de contingência!

Um plano de emergência é um 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.

Já os planos de contingência são um 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.

Assim, após serem submetidos ao órgão competente, os planos de emergência, únicos ou individuais, são consolidados pelo órgão ambiental na forma de planos de contingência locais ou regionais, em articulação com os órgãos de defesa civil, nos termos do art. 8º.

Seguindo essa lógica, o órgão federal de meio ambiente (IBAMA) deve consolidar os planos de contingência locais e regionais na forma do Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos de defesa civil e em consonância com o disposto na OPRC/90, que é a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil.

Note, portanto, que a questão trouxe o conceito de plano de contingência, não emergência, sendo a **alternativa D** o nosso gabarito.

12. (CESGRANRIO/LIQUIGÁS – 2013) Na Lei nº 9.966, de 28/04/2000, o capítulo que trata dos sistemas de prevenção, controle e combate da poluição estabelece que o órgão federal de meio ambiente consolidará os planos de contingência locais e regionais, na forma do Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos de defesa civil, em consonância com o disposto na

- a) Marpol 73/78 – Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios.
- b) CLC/69 – Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo.
- c) BUNKER/01 – Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por danos causados pela poluição por combustíveis de Navios.
- d) OPRC/90 – Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo
- e) HNS/96 – Convenção Internacional sobre responsabilidade e compensação por danos relativos ao transporte por mar de substâncias potencialmente perigosas e nocivas.

Comentários

Segundo o art. 8º, parágrafo único, o órgão federal de meio ambiente deve consolidar os planos de contingência locais e regionais na forma do Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos



de defesa civil e em consonância com o disposto na **OPRC/90**, que é a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil

Logo, a **alternativa D** está **correta** e é o nosso gabarito.

13. (CESGRANRIO/PETROBRAS – 2012) Uma colisão em um porto nacional, decorrente de imperícia por parte de um navio de bandeira brasileira, resultou no derramamento de óleo nas águas de um porto em território brasileiro.

Nesse caso, para determinar a responsabilidade pela poluição causada,

- a) a Marpol não será aplicada, porque o navio é brasileiro.
- b) a Lei nº 9.966/2000 se aplica em caráter complementar à Marpol.
- c) apenas a Lei nº 9.966/2000 é aplicada, porque a empresa responsável é brasileira.
- d) apenas a Lei nº 9.966/2000 é aplicada, porque o acidente ocorreu em águas interiores brasileiras.
- e) o Ministério Público poderá optar pela aplicação da legislação mais favorável aos lesados.

Comentários

Lembre-se que a Marpol 73/78 deve ser prioritariamente seguida pelas embarcações! Contudo, em algumas situações complementares ou de não aplicação dessa Convenção, deve-se aplicar a Lei nº 9.966/00. É o caso, por exemplo, de embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78.

Logo, a **alternativa B** está **correta** e é o nosso gabarito.

14. (CESGRANRIO/PETROBRAS – 2011) A Lei Federal nº 9.966/00 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. Segundo essa Lei,

a) para a prevenção da poluição causada por navios e por outros agentes poluidores, sua aplicação suplanta a Marpol 73/78.

b) a descarga de substâncias classificadas nas categorias B, C e D é permitida em águas sob jurisdição nacional, conforme o art. 4º dessa Lei, nos casos permitidos pela Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo.

c) a responsabilidade pela consolidação dos planos de emergência individuais em um único plano de emergência para a área envolvida cabe à Agência Nacional do Petróleo (ANP) nos portos organizados, instalações portuárias e plataformas.

d) todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, devem dispor, obrigatoriamente, de instalações ou meios adequados para o recebimento e tratamento de resíduos e para o combate da poluição, observadas as normas e critérios estabelecidos pelo órgão ambiental competente.

e) qualquer incidente ocorrido em navios, plataformas e suas instalações de apoio, que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, deverá ser imediatamente comunicado à administração do porto organizado mais próximo.



Comentários

A **alternativa A** está errada, porque a Lei nº 9.966/00 não suplanta a Marpool 73/78, apenas a complementa!

A **alternativa B** está errada. Na verdade, em regra, mesmo as substâncias classificadas nas categorias B, C e D também não podem ser descarregadas em águas sob jurisdição nacional. Contudo, nesses casos, a Lei prevê exceções, ou melhor, requisitos para que as águas de categorias B, C e D sejam descarregadas.

Esses requisitos (ou condições) são os seguintes (art. 16):

- 1) a situação em que ocorrer o lançamento deve se enquadrar nos casos permitidos pela Marpool 73/78;
- 2) o navio não deve se encontrar dentro dos limites de área ecologicamente sensível;
- 3) os procedimentos para descarga devem ser aprovados pelo órgão ambiental competente.

A **alternativa C** está errada. A responsabilidade pela consolidação dos planos de emergência individuais em um único plano de emergência para a área envolvida não cabe à ANP, mas sim às entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias, e aos proprietários ou operadores de plataformas, sob a coordenação do órgão ambiental competente (art. 7º, § 2º).

A **alternativa D** está correta e é o nosso gabarito, conforme a literalidade do caput do art. 5º.

A **alternativa E** está errada, porque no caso de incidente que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, as autoridades que devem ser comunicadas são o órgão ambiental competente, a Capitania dos Portos e o órgão regulador da indústria do petróleo, nos termos do art. 22.

15. (CESGRANRIO/PETROBRAS – 2011) A legislação brasileira sobre segurança marítima e de prevenção da poluição marinha é feita por órgãos reguladores internos e por legislação nacional e convencional, destacando-se a Marpol.

A esse respeito, sabe-se que a

- a) Marpol é uma organização internacional do sistema das Nações Unidas.
- b) Marpol 73/78 é uma convenção internacional, vigente no Brasil por ter sido devidamente ratificada.
- c) Convenção Marpol 73/78 não foi ratificada pelo Brasil.
- d) Convenção Marpol 73/78 foi derogada pela Lei nº 9.966/00 (Lei do Óleo).
- e) Convenção Marpol, de 1973, foi substituída pela Convenção da ONU, de 1982.

Comentários

A **alternativa A** está errada, porque a Marpol não é uma organização do sistema das Nações Unidas.



A **alternativa B** está correta e é o nosso gabarito. Marpol é uma redução de "marine pollution" e o 73/78 indica que a Convenção foi originalmente assinada em 1973, mas alterada pelo Protocolo de 1978, e ratificada pelo Brasil

A **alternativa C** está errada, pois ela foi sim ratificada pelo Brasil.

A **alternativa D** está errada, porque a Marpol 73/78 não foi derogada (abolida) pela Lei nº 9.966/00, mas sim foi admitida em caráter complementar à convenção internacional.

A **alternativa E** está errada, considerando que a Marpol 73/78 não foi substituída por nenhuma Convenção da ONU (ela continua vigente).

16. (CESGRANRIO/PETROBRAS – 2011) No que diz respeito à poluição das águas sob jurisdição nacional, considere os seguintes órgãos:

I – Ministério Público Federal

II – Órgão Regulador da Indústria do Petróleo

III – Capitania dos Portos

IV – Conselho Nacional de Recursos Hídricos

V – Órgão Ambiental Competente

De acordo com a Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, qualquer incidente ocorrido em portos organizados, instalações portuárias, dutos, navios, plataformas e suas instalações de apoio, que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, deverá ser imediatamente comunicado PRIORITARIAMENTE aos órgãos

a) I e V.

b) III e IV.

c) I, II e III.

d) I, IV e V.

e) II, III e V.

Comentários

Segundo o art. 22, qualquer incidente ocorrido em portos organizados, instalações portuárias, dutos, navios, plataformas e suas instalações de apoio, que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, deve ser imediatamente comunicado aos seguintes atores:

- órgão ambiental competente (item V);
- Capitania dos Portos (item III);
- órgão regulador da indústria do petróleo (item II).

Então, apenas os itens II, III e V estão corretos, sendo a **alternativa E** o nosso gabarito.



17. (CESGRANRIO/TRANSPETRO – 2005) Um documento legal, importante para as empresas que trabalham com o transporte e o armazenamento de petróleo, derivados e gás por meio de dutos, terminais ou embarcações, é a Lei Nº 9.966, de 28 de abril de 2000, que 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. De acordo com o que dispõe esta Lei, considere as afirmações abaixo.

I - É proibida a descarga de óleo, misturas oleosas e lixo em águas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Marpol 73/78, e desde que o navio, plataforma ou similar não esteja dentro dos limites de área ecologicamente sensível e os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

II - Todas as plataformas e navios que transportem óleo, ou o utilizem para sua movimentação ou operação, portarão a bordo, obrigatoriamente, um livro de registro de óleo, aprovado nos termos da Marpol 73/78, independente de sua arqueação.

III - Não é admitida a consolidação dos planos de emergência individuais de portos organizados, instalações portuárias e plataformas na forma de um único plano para toda a área sujeita ao risco, mesmo no caso de áreas onde haja uma concentração de instalações portuárias.

IV - A descarga de lixo e óleo, misturas oleosas, substâncias nocivas ou perigosas de qualquer categoria e lixo, em águas sob jurisdição nacional, poderá ser excepcionalmente tolerada para fins de pesquisa, desde que atendidas algumas exigências.

Estão corretas apenas as afirmações:

- a) I e IV
- b) II e III
- c) I, II e III
- d) I, II e IV
- e) I, III e IV

Comentários

O **item I** está **correto**, conforme a literalidade do art. 17 da Lei nº 9.966/00.

O **item II** está **errado**, porque o livro de registro de óleo não é exigido para todas as plataformas e navios, mas sim àquelas com arqueação bruta superior a 50 que transportem óleo, ou o utilizem para sua movimentação ou operação.

O **item III** está **errado**. Pelo contrário: no caso de áreas onde se concentrem portos organizados, instalações portuárias ou plataformas, os planos de emergência individuais devem sim ser consolidados na



forma de um único plano de emergência para toda a área sujeita ao risco de poluição, o qual deve estabelecer os mecanismos de ação conjunta a serem implementados.

O **item IV** está **correto**. A descarga de óleo, misturas oleosas, substâncias nocivas ou perigosas de qualquer categoria, e lixo, em águas sob jurisdição nacional, pode ser excepcionalmente tolerada em 3 casos (art. 19):

- 1) para salvaguarda de vidas humanas;
- 2) para pesquisa; e
- 3) para segurança de navio.

Particularmente no caso de pesquisa, devem ser atendidas as seguintes exigências, no mínimo:

- a) a descarga deve ser autorizada pelo órgão ambiental competente, após análise e aprovação do programa de pesquisa;
- b) deve haver, no local e hora da descarga, pelo menos um representante do órgão ambiental que a houver autorizado; e
- c) o responsável pela descarga deve colocar à disposição, no local e hora em que ela ocorrer, pessoal especializado, equipamentos e materiais de eficiência comprovada na contenção e eliminação dos efeitos esperados.

Então, apenas os itens I e IV estão corretos, sendo a **alternativa A** o nosso gabarito.

18. (FGV/CODEBA – 2016) A Lei nº 9.966/00 dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

Segundo esse instrumento legal, no caso de qualquer incidente de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, o comandante do navio, independentemente das medidas tomadas para controle do incidente, deverá comunicar, de imediato, aos órgãos listados a seguir, à exceção de um. Assinale-o.

- a) IBAMA.
- b) Órgão Ambiental Estadual da Jurisdição do Incidente.
- c) Capitania dos Portos.
- d) Ministério Público Federal.
- e) Agência Nacional de Petróleo.

Comentários



Segundo o art. 22, qualquer incidente ocorrido em portos organizados, instalações portuárias, dutos, navios, plataformas e suas instalações de apoio, que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, deve ser imediatamente comunicado aos seguintes atores:

- órgão ambiental competente (alternativas A e B);
- Capitania dos Portos (alternativa C);
- órgão regulador da indústria do petróleo (alternativa E).

Assim, nota-se que o Ministério Público não precisa ser notificado, sendo a **alternativa D** o nosso gabarito.

19. (FAFIPA/APPA-PR – 2016) A lei 9.966/2000 dispõe em seu artigo 2º definições e classificações. Nessa toada, é de suma importância o conhecimento, na área de legislação portuária, de certas siglas, definições, bem como convenções internacionais relacionadas à área em comento. Ante o exposto, sobre o significado de OPRC/90, assinale a alternativa CORRETA.

a) OPRC/90 é a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, e emendas posteriores, ratificadas pelo Brasil.

b) OPRC/90 é a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil.

c) OPRC/90 é a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil.

d) OPRC/90 é a 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.

Comentários

Durante a aula, vimos que o órgão federal de meio ambiente (IBAMA) deve consolidar os planos de contingência locais e regionais na forma do Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos de defesa civil e em consonância com o disposto na OPRC/90, que é a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil.

Desse modo, a **alternativa B** está correta e é o nosso gabarito.

20. (FAFIPA/APPA-PR – 2016) A lei 9.966/2000 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. Deste modo, 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. Nesse sentido, assinale a alternativa INCORRETA. Essa lei aplica-se:



a) Quando presentes os pressupostos para aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78).

b) Às embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78.

c) Às embarcações, plataformas e instalações de apoio estrangeiras, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante da Marpol 73/78, quando em águas sob jurisdição nacional.

d) Às instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas e aos estaleiros, marinas, clubes náuticos e outros locais e instalações similares.

Comentários

A Marpol 73/78 deve ser prioritariamente seguida pelas embarcações! Contudo, em algumas situações complementares ou de não aplicação dessa Convenção, deve-se aplicar a Lei nº 9.966/00. Essas situações são as seguintes:

1) quando ausentes os pressupostos para aplicação da Marpol 73/78, ou seja, quando ela não for aplicável (**alternativa A errada**);

2) no caso de embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78 (**alternativa B correta**);

3) no caso de embarcações, plataformas e instalações de apoio estrangeiras, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante da Marpol 73/78, quando em águas sob jurisdição nacional (**alternativa C correta**);

4) no caso de instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, e aos estaleiros, marinas, clubes náuticos e outros locais e instalações similares (**alternativa D correta**).

Com isso, a **alternativa A** está **errada** e é o nosso gabarito.

21. (FUNDATEC/PREFEITURA DE IMBÉ-RS – 2014) De acordo com a Lei Federal nº 9.966/2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, assinale a alternativa INCORRETA.

a) As substâncias nocivas ou perigosas classificam-se em duas categorias, de acordo com o risco produzido quando descarregadas na água: A e B.

b) É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas ou perigosas classificadas na categoria A, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tal, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

c) A descarga de óleo, misturas oleosas, substâncias nocivas, ou perigosas de qualquer categoria, e lixo, em águas sob jurisdição nacional, poderá ser, excepcionalmente, tolerada para salvaguarda de vidas humanas, pesquisa ou segurança de navio, nos termos do regulamento.



d) O cumprimento dessa lei é de responsabilidade da autoridade marítima, órgão federal de meio ambiente, órgão estadual de meio ambiente, órgão municipal de meio ambiente e órgão regulador da indústria do petróleo.

e) O órgão federal de meio ambiente, ouvida a autoridade marítima, definirá a localização e os limites das áreas ecologicamente sensíveis, que deverão constar das cartas náuticas nacionais.

Comentários

A **alternativa A** está **errada** e é o nosso gabarito, pois são 4 as categorias: A, B, C e D, não apenas A e B.

A **alternativa B** está correta, nos termos do art. 15.

A **alternativa C** está correta, conforme preconizado pelo art. 19.

A **alternativa D** está correta, de acordo com o art. 27.

A **alternativa E** está correta, pois é o que prevê o art. 28 da Lei.

22. (CEBRASPE/ANP – 2013) Em abril de 2010, um acidente envolvendo o poço Macondo gerou o maior vazamento de petróleo no ambiente marinho já ocorrido até os dias de hoje, causando impactos ambientais em diversos ambientes do Golfo do México. Esse acidente provocou grande debate internacional a respeito da segurança das operações petrolíferas e das técnicas de resposta a emergências envolvendo vazamento de óleo no mar. Considerando essas informações e o contexto institucional brasileiro, julgue os itens a seguir.

De acordo com a Lei n.º 9.966/2000, cada plataforma petrolífera deve dispor de um plano de emergência individual para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, o qual deve ser submetido à aprovação do IBAMA.

Comentários

O art. 7º da Lei nº 9.966/00 de fato determina que os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, disponham de planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas. Esses planos devem ser submetidos à aprovação do órgão ambiental competente.

Portanto, questão correta.

23. (CEBRASPE/ANTAQ – 2013) Atualmente uma das maiores preocupações da sociedade diz respeito às questões de natureza ambiental. Preservar o meio ambiente tem sido uma imposição legal e os portos estão se adaptando às demandas ambientais por intermédio de ações administrativas, institucionais e operacionais. Acerca desse assunto, julgue o item subsequente.

A Lei n.º 9.966/2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo em águas sob jurisdição nacional, não inclui outras substâncias nocivas ou perigosas.



Comentários

A questão está **errada**, pois a Lei nº 9.966/00 basicamente 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.

Lembre-se que uma substância nociva ou perigosa é qualquer substância que, se descarregada nas águas, é capaz de gerar riscos ou causar danos à saúde humana, ao ecossistema aquático ou prejudicar o uso da água e de seu entorno.

24. (CEBRASPE/ANTAQ – 2008) Acerca da legislação específica sobre direito marítimo e portuário, julgue o item a seguir.

O proprietário ou operador de plataforma ou de navio, a entidade exploradora de porto organizado ou de instalação portuária, e o concessionário ou a empresa autorizada a exercer atividade pertinente à indústria do petróleo, responsáveis pela descarga de material poluente em águas sob jurisdição nacional, são obrigados a ressarcir os órgãos competentes pelas despesas por eles efetuadas para o controle ou a minimização da poluição causada, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa.

Comentários

Por vezes, os órgãos competentes despendem recursos para o controle ou minimização da poluição causada por outras entidades, tais como as exploradoras de porto organizado ou de instalação portuária, os proprietários ou operadores de plataforma ou de navio, os concessionários ou empresas autorizadas a exercer atividade pertinente à indústria do petróleo.

Nesses casos, essas empresas são obrigadas a ressarcir o órgão ambiental, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa (art. 23). Ademais, caso o navio responsável pela descarga não seja possuidor do certificado exigido pela CLC/69, a embarcação deve ser retida e somente pode ser liberada após o depósito de caução como garantia para pagamento das despesas decorrentes da poluição.

Portanto, a questão está **correta**.

25. (CEBRASPE/ANTAQ – 2004)



A PETROBRAS – Lubnor Lubrificantes e Derivados de Petróleo do Nordeste e a Companhia Docas do Ceará realizam, hoje, a partir de 9 h, o simulado de derramamento de óleo no mar, em área do pier petroleiro do Porto do Mucuripe, em Fortaleza.

A operação conta ainda com equipes do Corpo de Bombeiros, Defesa Civil do Estado, Sindicato das Distribuidoras de Combustíveis (Sindicom), IBAMA, Superintendência Estadual do Meio Ambiente, Secretaria de Meio Ambiente do município, Capitania dos Portos, Defesa Civil, BR Distribuidora e Labomar, entre outros, além de líderes comunitários e entidades não-governamentais (Aquasis, Projeto Tamar).

O exercício vai envolver cerca de 200 pessoas. “O objetivo é preparar as equipes para conter de forma rápida e eficiente uma eventual emergência”, diz Eribaldo Cantalejo Fernandes, gerente-geral da Lubnor, unidade de negócios da PETROBRAS, baseada na capital cearense.

Internet: <<http://www.herbario.com.br/atuai04/2911simulaoleo.htm>> (com adaptações).

Acerca do assunto abordado no texto acima, julgue o item que se segue, com base na Lei n.º 9.966/2000.

Os planos de contingência são consolidados pela autoridade portuária, que deverá comunicar a autoridade ambiental competente, após a sua finalização, pois, embora seja desejável, não existe exigência legal no sentido de que haja uma ação coordenada entre a autoridade portuária, a autoridade ambiental e a defesa civil.

Comentários

A questão está **errada**, pois o art. 29 é claro ao exigir que os planos de contingência devam estabelecer o nível de coordenação e as atribuições dos diversos órgãos e instituições públicas e privadas neles envolvidas.

26. (CEBRASPE/ANTAQ – 2004)

A PETROBRAS – Lubnor Lubrificantes e Derivados de Petróleo do Nordeste e a Companhia Docas do Ceará realizam, hoje, a partir de 9 h, o simulado de derramamento de óleo no mar, em área do pier petroleiro do Porto do Mucuripe, em Fortaleza.

A operação conta ainda com equipes do Corpo de Bombeiros, Defesa Civil do Estado, Sindicato das Distribuidoras de Combustíveis (Sindicom), IBAMA, Superintendência Estadual do Meio Ambiente, Secretaria de Meio Ambiente do município, Capitania dos Portos, Defesa Civil, BR Distribuidora e Labomar, entre outros, além de líderes comunitários e entidades não-governamentais (Aquasis, Projeto Tamar).

O exercício vai envolver cerca de 200 pessoas. “O objetivo é preparar as equipes para conter de forma rápida e eficiente uma eventual emergência”, diz Eribaldo Cantalejo Fernandes, gerente-geral da Lubnor, unidade de negócios da PETROBRAS, baseada na capital cearense.

Internet: <<http://www.herbario.com.br/atuai04/2911simulaoleo.htm>> (com adaptações).



Acerca do assunto abordado no texto acima, julgue o item que se segue, com base na Lei n.º 9.966/2000.

As águas dos portos são consideradas águas interiores e estão sob jurisdição nacional.

Comentários

Segundo o art. 3º da Lei nº 9.966/00, as águas sob jurisdição nacional compreendem, além das águas marítimas, as águas interiores, quais sejam:

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

b) as dos portos;

c) as das baías;

d) as dos rios e de suas desembocaduras;

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

f) as dos arquipélagos;

g) as águas entre os baixios a descoberta e a costa;

Portanto, a questão está **correta**.

27. (ESAF/DNIT – 2013) Analise as afirmativas que se seguem, que se referem ao disposto pela Lei No 9.966, de 28 de abril de 2000, conhecida como Lei do Óleo, e assinale a opção que melhor representa o conjunto, considerando C para alternativa correta e E para afirmativa errada.

() A Lei em questão 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.

() Estabelece a Lei que todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, deverá dispor, obrigatoriamente, de instalações ou meios adequados para o recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e para o combate da poluição, observadas as normas e critérios estabelecidos pelo órgão ambiental competente.

() Em águas sob jurisdição nacional, a descarga de lixo, água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e porões ou outras misturas, de embarcações, que contenham óleo ou substâncias nocivas ou perigosas de qualquer categoria só poderá ser efetuada em instalações certificadas de recebimento e tratamento de resíduos.

a) C - C - E



- b) E - C - C
- c) C - E - C
- d) E - E - C
- e) E - C - E

Comentários

A **primeira assertiva** está **correta**. A Lei nº 9.966/00 basicamente 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. Nesse sentido, a norma estabelece os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação das referidas substâncias em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios em águas sob jurisdição nacional.

A **segunda assertiva** está **correta**. Nos termos do art. 5º da Lei nº 9.966/00, todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, devem dispor obrigatoriamente de instalações ou meios adequados para o recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e para o combate da poluição.

A **terceira assertiva** está **errada**. Na verdade, foi uma pegadinha da banca, que generalizou muito, dando a entender que a descarga em águas será sempre proibida.

Segundo o art. 18, a descarga de lixo, água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e porões ou outras misturas que contenham óleo ou substâncias nocivas ou perigosas de qualquer categoria deve ser feita em instalações de recebimento e tratamento de resíduos, exceto nos casos permitidos pela própria Lei nº 9.966/00.

Esses casos excepcionais foram mencionados durante a aula. Por exemplo: descarga de substâncias B,C ou D quando se obedecer aos requisitos mencionados no art. 16:

- 1) a situação em que ocorrer o lançamento deve se enquadrar nos casos permitidos pela Marpol 73/78;
- 2) o navio não deve se encontrar dentro dos limites de área ecologicamente sensível;
- 3) os procedimentos para descarga devem ser aprovados pelo órgão ambiental competente.

Então, a sequência correta é C-C-E, sendo a **alternativa A** o nosso gabarito.

28. (FEC/EMGEPRON – 2007) De acordo com a Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000 (“Lei do Óleo”), “órgão do poder executivo federal, estadual ou municipal, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama), responsável pela fiscalização, controle e proteção ao meio ambiente no âmbito de suas competências” é a definição de:

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



- b) órgão ambiental ou órgão de meio ambiente;
- c) área ecologicamente sensível;
- d) órgão do poder executivo federal, responsável pela regulação, contratação e fiscalização das atividades econômicas da indústria do petróleo, sendo tais atribuições exercidas pela Agência Nacional do Petróleo (ANP);
- e) 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.

Comentários

De acordo com definição do art. 2º, XXI, o órgão ambiental ou órgão de meio ambiente é o órgão do poder executivo federal, estadual ou municipal, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA), responsável pela fiscalização, controle e proteção ao meio ambiente no âmbito de suas competências.

Assim, a **alternativa B** está correta e é o nosso gabarito.



LISTA DE QUESTÕES

- (CESGRANRIO/PETROBRAS – 2018) Nos termos da Lei nº 9.966/2000, todo despejo deliberado de resíduos e outras substâncias efetuado por embarcações, plataformas, aeronaves e outras instalações, inclusive seu afundamento intencional em águas sob jurisdição nacional, é denominado**
 - alijamento
 - lastro
 - incidente
 - mistura
 - substância
- (CESGRANRIO/PETROBRAS – 2018) As 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, com relação à passagem de navios, nos termos da Lei nº 9.966/2000, são denominadas áreas**
 - de proteção marinha
 - de vitalização oceânica
 - para preservação marítima
 - consideradas inapropriáveis
 - ecologicamente sensíveis
- (CESGRANRIO/PETROBRAS – 2018) A Lei nº 9.966, de 28/04/2000, 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.**

Essa Lei será aplicada

 - em substituição à Marpol 73/1978 (Convenção Inter- nacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios).
 - em substituição à CLC/1969 (Convenção Internacio- nal sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo).
 - em substituição à OPRC/1990 (Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo).
 - às plataformas e às embarcações nacionais, desde que elas não possuam plano de emergência e de contingência.
 - às embarcações, plataformas e instalações de apoio estrangeiras quando em águas sob jurisdição nacional.
- (CESGRANRIO/LIGUIQÁS – 2018) 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, com relação à passagem de navios, são, de acordo com a Lei nº 9.966/2000, consideradas áreas ecologicamente

- a) protegidas
- b) rústicas
- c) complexas
- d) selvagens
- e) sensíveis

5. (CESGRANRIO/TRANSPETRO – 2018) Segundo a Lei 9.966/2000, os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, deverão dispor de um plano para o combate à poluição por óleo, caso haja vazamento para o mar. Esse plano deverá ser submetido à aprovação do órgão ambiental competente.

O plano descrito pelo texto acima é o

- a) Plano de Emergência Individual (PEI)
- b) Plano Final de Equilíbrio
- c) Plano de Contingência de Bordo contra a Poluição
- d) Plano de Operações (STS)
- e) Plano de Armazenagem (MPA)

6. (CESGRANRIO/TRANSPETRO – 2018) A Lei nº 9.966/2000 dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e de outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional. Em seu capítulo 1, apresenta algumas definições.

Segundo esse instrumento legal, a 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 — é definida como

- a) Autoridade ambiental
- b) Autoridade marítima
- c) Autoridade reguladora
- d) Autoridade portuária
- e) Autoridade controladora

7. (CESGRANRIO/TRANSPETRO – 2018) Nos termos da Lei nº 9.966/2000, a água de lastro contida em um tanque que, desde que transportou óleo pela última vez, foi submetido à limpeza em nível tal que, se esse lastro fosse descarregado pelo navio parado em águas limpas e tranquilas, em dia claro, não produziria traços visíveis de óleo na superfície da água ou no litoral adjacente, nem produziria borra ou emulsão sob a superfície da água ou sobre o litoral adjacente é denominada água de lastro

- a) limpo



- b) instalado
 - c) nocivo
 - d) residual
 - e) tóxico
8. (CESGRANRIO/TRANSPETRO – 2017) A Lei nº 9.966 de 2000 dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e de outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional. Segundo esse instrumento legal, as águas sob jurisdição nacional são classificadas em interiores e marítimas. São consideradas marítimas as águas
- a) dos portos.
 - b) dos arquipélagos.
 - c) dos rios e de suas desembocaduras.
 - d) entre os baixios à descoberta e à costa.
 - e) situadas além da linha de base reta onde se mede o mar territorial.
9. (CESGRANRIO/TRANSPETRO – 2017) A Lei nº 9.966/2000 dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e de outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional. Em seu capítulo 1, apresenta algumas definições. Segundo esse instrumento legal, a 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 — é definida como
- a) Autoridade ambiental
 - b) Autoridade marítima
 - c) Autoridade reguladora
 - d) Autoridade portuária
 - e) Autoridade controladora
10. (CESGRANRIO/TRANSPETRO – 2017) Nos termos da Lei no 9.966/2000, todo despejo deliberado de resíduos e outras substâncias efetuado por embarcações, plataformas, aeronaves e outras instalações, inclusive seu afundamento intencional em águas sob jurisdição nacional, é denominado
- a) alijamento
 - b) lastro
 - c) incidente
 - d) mistura
 - e) substância



11. (CESGRANRIO/EPE – 2014) Nos termos da Lei nº 9.966/2000, constitui o 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 denominado plano de
- a) escape
 - b) alijamento
 - c) descarga
 - d) contingência
 - e) emergência
12. (CESGRANRIO/LIQUIGÁS – 2013) Na Lei nº 9.966, de 28/04/2000, o capítulo que trata dos sistemas de prevenção, controle e combate da poluição estabelece que o órgão federal de meio ambiente consolidará os planos de contingência locais e regionais, na forma do Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos de defesa civil, em consonância com o disposto na
- a) Marpol 73/78 – Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios.
 - b) CLC/69 – Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo.
 - c) BUNKER/01 – Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por danos causados pela poluição por combustíveis de Navios.
 - d) OPRC/90 – Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo
 - e) HNS/96 – Convenção Internacional sobre responsabilidade e compensação por danos relativos ao transporte por mar de substâncias potencialmente perigosas e nocivas.
13. (CESGRANRIO/PETROBRAS – 2012) Uma colisão em um porto nacional, decorrente de imperícia por parte de um navio de bandeira brasileira, resultou no derramamento de óleo nas águas de um porto em território brasileiro.
- Nesse caso, para determinar a responsabilidade pela poluição causada,**
- a) a Marpol não será aplicada, porque o navio é brasileiro.
 - b) a Lei nº 9.966/2000 se aplica em caráter complementar à Marpol.
 - c) apenas a Lei nº 9.966/2000 é aplicada, porque a empresa responsável é brasileira.
 - d) apenas a Lei nº 9.966/2000 é aplicada, porque o acidente ocorreu em águas interiores brasileiras.
 - e) o Ministério Público poderá optar pela aplicação da legislação mais favorável aos lesados.
14. (CESGRANRIO/PETROBRAS – 2011) A Lei Federal nº 9.966/00 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. Segundo essa Lei,
- a) para a prevenção da poluição causada por navios e por outros agentes poluidores, sua aplicação suplanta a Marpol 73/78.



b) a descarga de substâncias classificadas nas categorias B, C e D é permitida em águas sob jurisdição nacional, conforme o art. 4º dessa Lei, nos casos permitidos pela Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo.

c) a responsabilidade pela consolidação dos planos de emergência individuais em um único plano de emergência para a área envolvida cabe à Agência Nacional do Petróleo (ANP) nos portos organizados, instalações portuárias e plataformas.

d) todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, devem dispor, obrigatoriamente, de instalações ou meios adequados para o recebimento e tratamento de resíduos e para o combate da poluição, observadas as normas e critérios estabelecidos pelo órgão ambiental competente.

e) qualquer incidente ocorrido em navios, plataformas e suas instalações de apoio, que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, deverá ser imediatamente comunicado à administração do porto organizado mais próximo.

15. (CESGRANRIO/PETROBRAS – 2011) A legislação brasileira sobre segurança marítima e de prevenção da poluição marinha é feita por órgãos reguladores internos e por legislação nacional e convencional, destacando-se a Marpol.

A esse respeito, sabe-se que a

a) Marpol é uma organização internacional do sistema das Nações Unidas.

b) Marpol 73/78 é uma convenção internacional, vigente no Brasil por ter sido devidamente ratificada.

c) Convenção Marpol 73/78 não foi ratificada pelo Brasil.

d) Convenção Marpol 73/78 foi derogada pela Lei nº 9.966/00 (Lei do Óleo).

e) Convenção Marpol, de 1973, foi substituída pela Convenção da ONU, de 1982.

16. (CESGRANRIO/PETROBRAS – 2011) No que diz respeito à poluição das águas sob jurisdição nacional, considere os seguintes órgãos:

I – Ministério Público Federal

II – Órgão Regulador da Indústria do Petróleo

III – Capitania dos Portos

IV – Conselho Nacional de Recursos Hídricos

V – Órgão Ambiental Competente

De acordo com a Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, qualquer incidente ocorrido em portos organizados, instalações portuárias, dutos, navios, plataformas e suas instalações de apoio, que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, deverá ser imediatamente comunicado PRIORITARIAMENTE aos órgãos

a) I e V.

b) III e IV.

c) I, II e III.

d) I, IV e V.

e) II, III e V.



17. (CESGRANRIO/TRANSPETRO – 2005) Um documento legal, importante para as empresas que trabalham com o transporte e o armazenamento de petróleo, derivados e gás por meio de dutos, terminais ou embarcações, é a Lei Nº 9.966, de 28 de abril de 2000, que 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. De acordo com o que dispõe esta Lei, considere as afirmações abaixo.

I - É proibida a descarga de óleo, misturas oleosas e lixo em águas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Marpol 73/78, e desde que o navio, plataforma ou similar não esteja dentro dos limites de área ecologicamente sensível e os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

II - Todas as plataformas e navios que transportem óleo, ou o utilizem para sua movimentação ou operação, portarão a bordo, obrigatoriamente, um livro de registro de óleo, aprovado nos termos da Marpol 73/78, independente de sua arqueação.

III - Não é admitida a consolidação dos planos de emergência individuais de portos organizados, instalações portuárias e plataformas na forma de um único plano para toda a área sujeita ao risco, mesmo no caso de áreas onde haja uma concentração de instalações portuárias.

IV - A descarga de lixo e óleo, misturas oleosas, substâncias nocivas ou perigosas de qualquer categoria e lixo, em águas sob jurisdição nacional, poderá ser excepcionalmente tolerada para fins de pesquisa, desde que atendidas algumas exigências.

Estão corretas apenas as afirmações:

- a) I e IV
- b) II e III
- c) I, II e III
- d) I, II e IV
- e) I, III e IV

18. (FGV/CODEBA – 2016) A Lei nº 9.966/00 dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

Segundo esse instrumento legal, no caso de qualquer incidente de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, o comandante do navio, independentemente das medidas tomadas para controle do incidente, deverá comunicar, de imediato, aos órgãos listados a seguir, à exceção de um. Assinale-o.

- a) IBAMA.
- b) Órgão Ambiental Estadual da Jurisdição do Incidente.



- c) Capitania dos Portos.
- d) Ministério Público Federal.
- e) Agência Nacional de Petróleo.

19. (FAFIPA/APPA-PR – 2016) A lei 9.966/2000 dispõe em seu artigo 2º definições e classificações. Nessa toada, é de suma importância o conhecimento, na área de legislação portuária, de certas siglas, definições, bem como convenções internacionais relacionadas à área em comento. Ante o exposto, sobre o significado de OPRC/90, assinale a alternativa CORRETA.

a) OPRC/90 é a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, e emendas posteriores, ratificadas pelo Brasil.

b) OPRC/90 é a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil.

c) OPRC/90 é a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil.

d) OPRC/90 é a 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.

20. (FAFIPA/APPA-PR – 2016) A lei 9.966/2000 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. Deste modo, 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. Nesse sentido, assinale a alternativa INCORRETA. Essa lei aplica-se:

a) Quando presentes os pressupostos para aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78).

b) Às embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78.

c) Às embarcações, plataformas e instalações de apoio estrangeiras, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante da Marpol 73/78, quando em águas sob jurisdição nacional.

d) Às instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas e aos estaleiros, marinas, clubes náuticos e outros locais e instalações similares.

21. (FUNDATEC/PREFEITURA DE IMBÉ-RS – 2014) De acordo com a Lei Federal nº 9.966/2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, assinale a alternativa INCORRETA.

a) As substâncias nocivas ou perigosas classificam-se em duas categorias, de acordo com o risco produzido quando descarregadas na água: A e B.



b) É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas ou perigosas classificadas na categoria A, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tal, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

c) A descarga de óleo, misturas oleosas, substâncias nocivas, ou perigosas de qualquer categoria, e lixo, em águas sob jurisdição nacional, poderá ser, excepcionalmente, tolerada para salvaguarda de vidas humanas, pesquisa ou segurança de navio, nos termos do regulamento.

d) O cumprimento dessa lei é de responsabilidade da autoridade marítima, órgão federal de meio ambiente, órgão estadual de meio ambiente, órgão municipal de meio ambiente e órgão regulador da indústria do petróleo.

e) O órgão federal de meio ambiente, ouvida a autoridade marítima, definirá a localização e os limites das áreas ecologicamente sensíveis, que deverão constar das cartas náuticas nacionais.

22. (CEBRASPE/ANP – 2013) Em abril de 2010, um acidente envolvendo o poço Macondo gerou o maior vazamento de petróleo no ambiente marinho já ocorrido até os dias de hoje, causando impactos ambientais em diversos ambientes do Golfo do México. Esse acidente provocou grande debate internacional a respeito da segurança das operações petrolíferas e das técnicas de resposta a emergências envolvendo vazamento de óleo no mar. Considerando essas informações e o contexto institucional brasileiro, julgue os itens a seguir.

De acordo com a Lei n.º 9.966/2000, cada plataforma petrolífera deve dispor de um plano de emergência individual para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, o qual deve ser submetido à aprovação do IBAMA.

23. (CEBRASPE/ANTAQ – 2013) Atualmente uma das maiores preocupações da sociedade diz respeito às questões de natureza ambiental. Preservar o meio ambiente tem sido uma imposição legal e os portos estão se adaptando às demandas ambientais por intermédio de ações administrativas, institucionais e operacionais. Acerca desse assunto, julgue o item subsequente.

A Lei n.º 9.966/2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo em águas sob jurisdição nacional, não inclui outras substâncias nocivas ou perigosas.

24. (CEBRASPE/ANTAQ – 2008) Acerca da legislação específica sobre direito marítimo e portuário, julgue o item a seguir.

O proprietário ou operador de plataforma ou de navio, a entidade exploradora de porto organizado ou de instalação portuária, e o concessionário ou a empresa autorizada a exercer atividade pertinente à indústria do petróleo, responsáveis pela descarga de material poluente em águas sob jurisdição nacional, são obrigados a ressarcir os órgãos competentes pelas despesas por eles efetuadas para o controle ou a minimização da poluição causada, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa.

25. (CEBRASPE/ANTAQ – 2004)



A PETROBRAS – Lubnor Lubrificantes e Derivados de Petróleo do Nordeste e a Companhia Docas do Ceará realizam, hoje, a partir de 9 h, o simulado de derramamento de óleo no mar, em área do píer petroleiro do Porto do Mucuripe, em Fortaleza.

A operação conta ainda com equipes do Corpo de Bombeiros, Defesa Civil do Estado, Sindicato das Distribuidoras de Combustíveis (Sindicom), IBAMA, Superintendência Estadual do Meio Ambiente, Secretaria de Meio Ambiente do município, Capitania dos Portos, Defesa Civil, BR Distribuidora e Labomar, entre outros, além de líderes comunitários e entidades não-governamentais (Aquasis, Projeto Tamar).

O exercício vai envolver cerca de 200 pessoas. “O objetivo é preparar as equipes para conter de forma rápida e eficiente uma eventual emergência”, diz Eribaldo Cantalejo Fernandes, gerente-geral da Lubnor, unidade de negócios da PETROBRAS, baseada na capital cearense.

Internet: <<http://www.herbario.com.br/atuao04/2911simulaoleo.htm>> (com adaptações).

Acerca do assunto abordado no texto acima, julgue o item que se segue, com base na Lei n.º 9.966/2000.

Os planos de contingência são consolidados pela autoridade portuária, que deverá comunicar a autoridade ambiental competente, após a sua finalização, pois, embora seja desejável, não existe exigência legal no sentido de que haja uma ação coordenada entre a autoridade portuária, a autoridade ambiental e a defesa civil.

26. (CEBRASPE/ANTAQ – 2004)

A PETROBRAS – Lubnor Lubrificantes e Derivados de Petróleo do Nordeste e a Companhia Docas do Ceará realizam, hoje, a partir de 9 h, o simulado de derramamento de óleo no mar, em área do píer petroleiro do Porto do Mucuripe, em Fortaleza.

A operação conta ainda com equipes do Corpo de Bombeiros, Defesa Civil do Estado, Sindicato das Distribuidoras de Combustíveis (Sindicom), IBAMA, Superintendência Estadual do Meio Ambiente, Secretaria de Meio Ambiente do município, Capitania dos Portos, Defesa Civil, BR Distribuidora e Labomar, entre outros, além de líderes comunitários e entidades não-governamentais (Aquasis, Projeto Tamar).

O exercício vai envolver cerca de 200 pessoas. “O objetivo é preparar as equipes para conter de forma rápida e eficiente uma eventual emergência”, diz Eribaldo Cantalejo Fernandes, gerente-geral da Lubnor, unidade de negócios da PETROBRAS, baseada na capital cearense.

Internet: <<http://www.herbario.com.br/atuao04/2911simulaoleo.htm>> (com adaptações).

Acerca do assunto abordado no texto acima, julgue o item que se segue, com base na Lei n.º 9.966/2000.

As águas dos portos são consideradas águas interiores e estão sob jurisdição nacional.



27. (ESAF/DNIT – 2013) Analise as afirmativas que se seguem, que se referem ao disposto pela Lei No 9.966, de 28 de abril de 2000, conhecida como Lei do Óleo, e assinale a opção que melhor representa o conjunto, considerando C para alternativa correta e E para afirmativa errada.

() A Lei em questão 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.

() Estabelece a Lei que todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, deverá dispor, obrigatoriamente, de instalações ou meios adequados para o recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e para o combate da poluição, observadas as normas e critérios estabelecidos pelo órgão ambiental competente.

() Em águas sob jurisdição nacional, a descarga de lixo, água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e porões ou outras misturas, de embarcações, que contenham óleo ou substâncias nocivas ou perigosas de qualquer categoria só poderá ser efetuada em instalações certificadas de recebimento e tratamento de resíduos.

- a) C - C - E
- b) E - C - C
- c) C - E - C
- d) E - E - C
- e) E - C - E

28. (FEC/EMGEPRON – 2007) De acordo com a Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000 ("Lei do Óleo"), "órgão do poder executivo federal, estadual ou municipal, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama), responsável pela fiscalização, controle e proteção ao meio ambiente no âmbito de suas competências" é a definição de:

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

b) órgão ambiental ou órgão de meio ambiente;

c) área ecologicamente sensível;

d) órgão do poder executivo federal, responsável pela regulação, contratação e fiscalização das atividades econômicas da indústria do petróleo, sendo tais atribuições exercidas pela Agência Nacional do Petróleo (ANP);

e) 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.



GABARITO



GABARITO

1. A
2. E
3. E
4. E
5. A
6. B
7. A
8. E
9. B
10. A

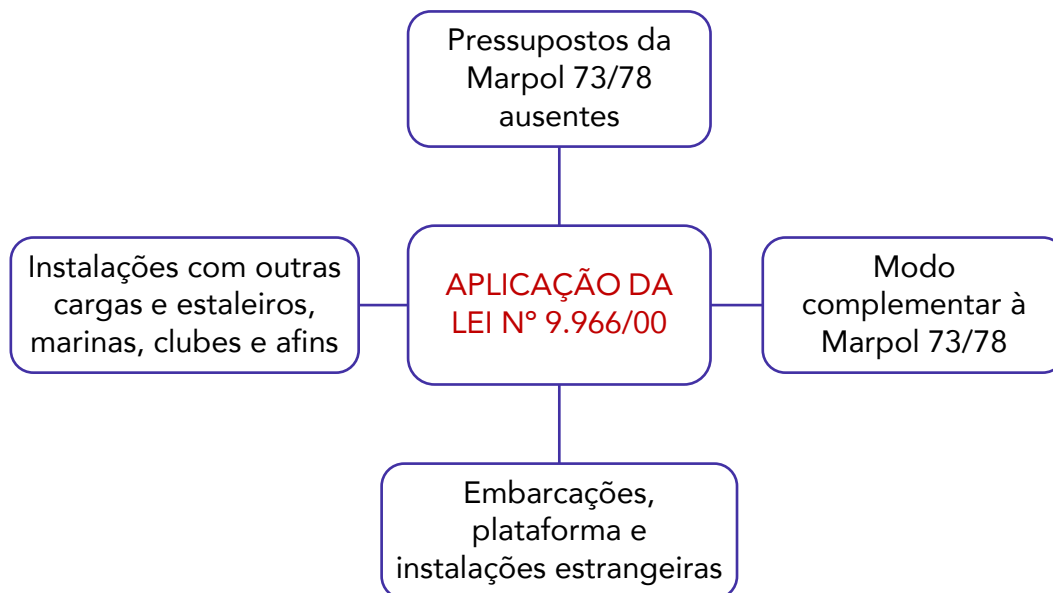
11. D
12. D
13. B
14. D
15. B
16. E
17. A
18. D
19. B
20. A

21. A
22. CORRETA
23. ERRADA
24. CORRETA
25. ERRADA
26. CORRETA
27. A
28. B



RESUMO

○ Aplicação da Lei nº 9.966/00



○ Definições

↪ **autoridade portuária:** é uma 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

↪ **instalação portuária (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.

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

↪ **navio:** embarcação de qualquer tipo que opere no ambiente aquático, inclusive hidrofólios, veículos a colchão de ar, submersíveis e outros engenhos flutuantes.

↪ **instalação de apoio:** qualquer instalação ou equipamento de apoio à execução das atividades das plataformas ou instalações portuárias de movimentação de cargas a granel.

↪ **óleo:** qualquer forma de hidrocarboneto (petróleo e seus derivados), incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de petróleo e produtos refinados.



↳ **substância nociva ou perigosa:** qualquer substância que, se descarregada nas águas, é capaz de gerar riscos ou causar danos à saúde humana, ao ecossistema aquático ou prejudicar o uso da água e de seu entorno.

↳ **órgão ambiental (órgão de meio ambiente):** órgão do poder executivo federal, estadual ou municipal, integrante do SISNAMA, responsável pela fiscalização, controle e proteção ao meio ambiente no âmbito de suas competências.

↳ **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.

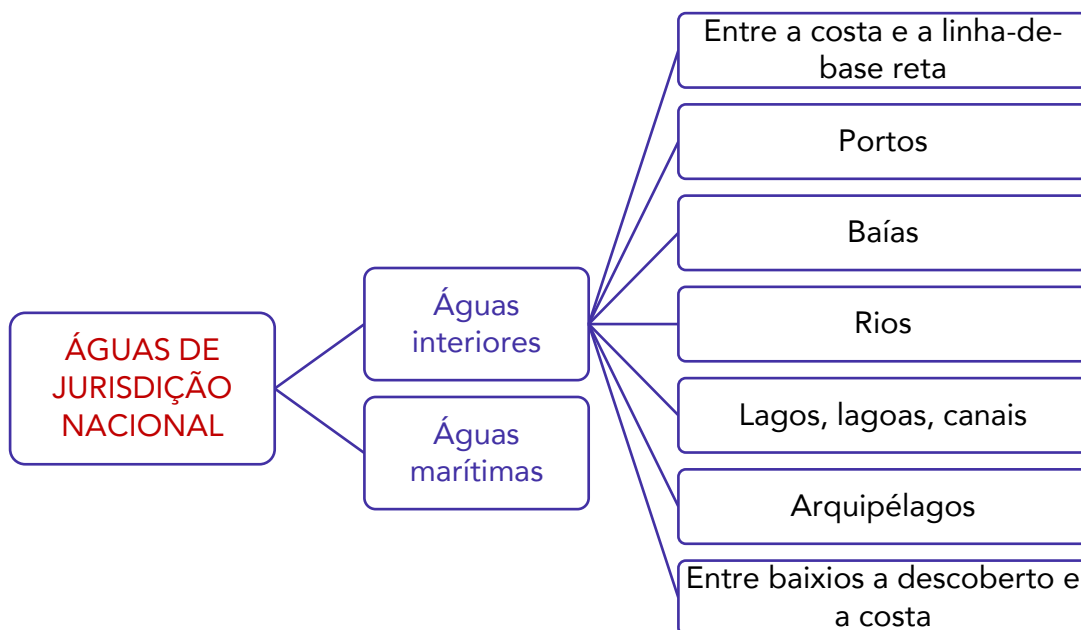
↳ **plano de contingência:** conjunto de procedimentos e ações que visam à integração dos diversos planos de emergência setoriais, bem como a definição dos recursos humanos, materiais e equipamentos complementares para a prevenção, controle e combate da poluição das águas.

↳ **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, com relação à passagem de navios.

↳ **lixo:** todo tipo de sobra de víveres e resíduos resultantes de faxinas e trabalhos rotineiros nos navios, portos organizados, instalações portuárias, plataformas e suas instalações de apoio.

↳ **incidente:** qualquer descarga de substância nociva ou perigosa, decorrente de fato ou ação intencional ou acidental que ocasione risco potencial, dano ao meio ambiente ou à saúde humana.

○ Águas de jurisdição nacional



○ Categorias de substâncias nocivas ou perigosas

CATEGORIA A

Alto risco para saúde humana e ecossistema aquático

CATEGORIA B

Médio risco para a saúde humana e ecossistema aquático

CATEGORIA C

Risco moderado para a saúde humana e ecossistema aquático

CATEGORIA D

Baixo risco para a saúde humana e para o ecossistema aquático

○ Documentos

DOCUMENTOS A SEREM MANTIDOS

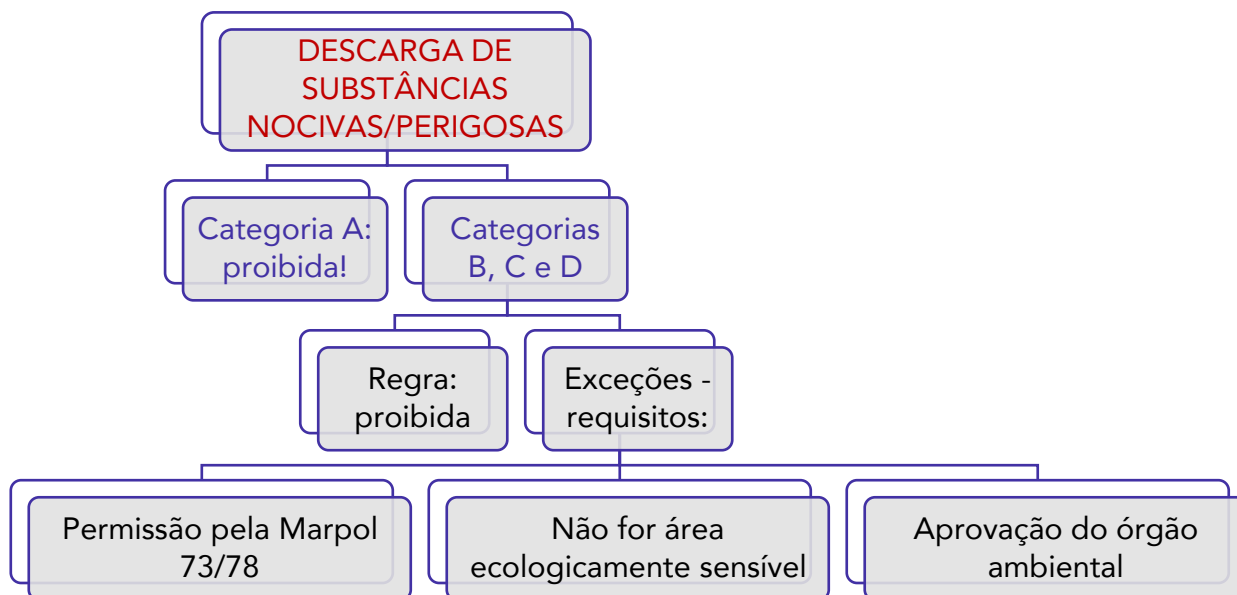
Livro de registro de óleo: navios e plataformas com arqueação bruta > 50 que transportem óleo ou o utilizem

Livro de registro de carga: navio que transporta substância nociva ou perigosa a granel

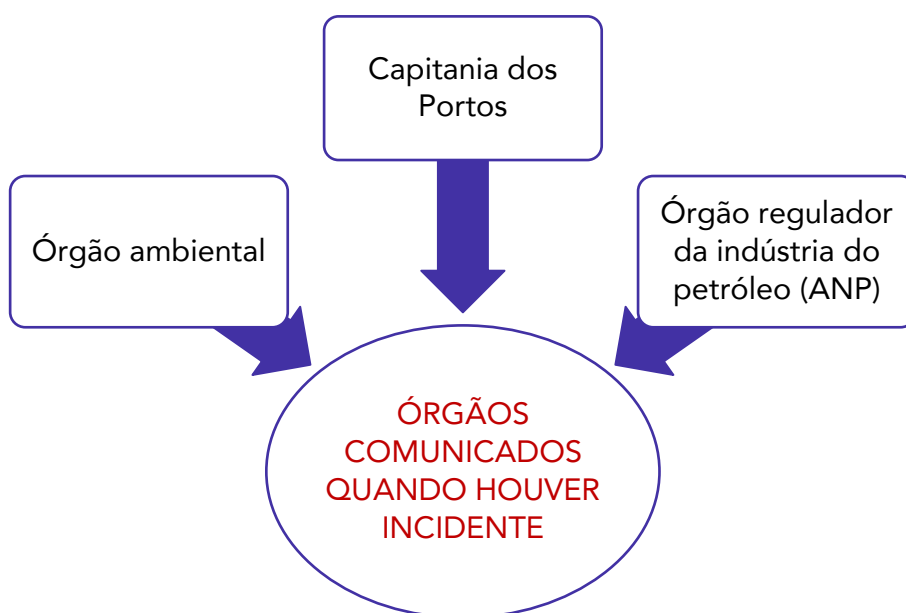
Documento de identificação de localização: navio que transporta substância nociva ou perigosa de forma fracionada



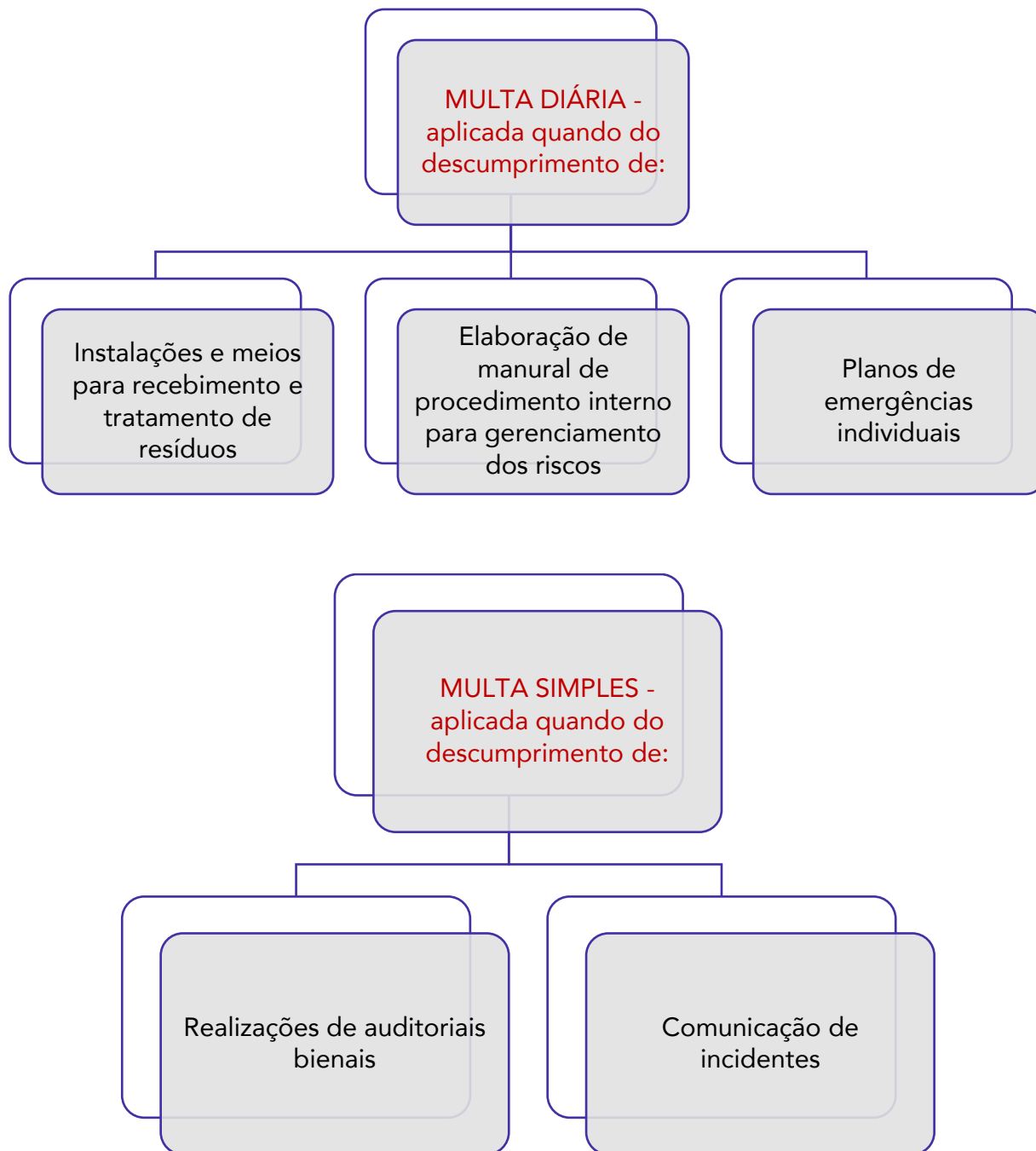
○ Descarga de substâncias nocivas ou perigosas

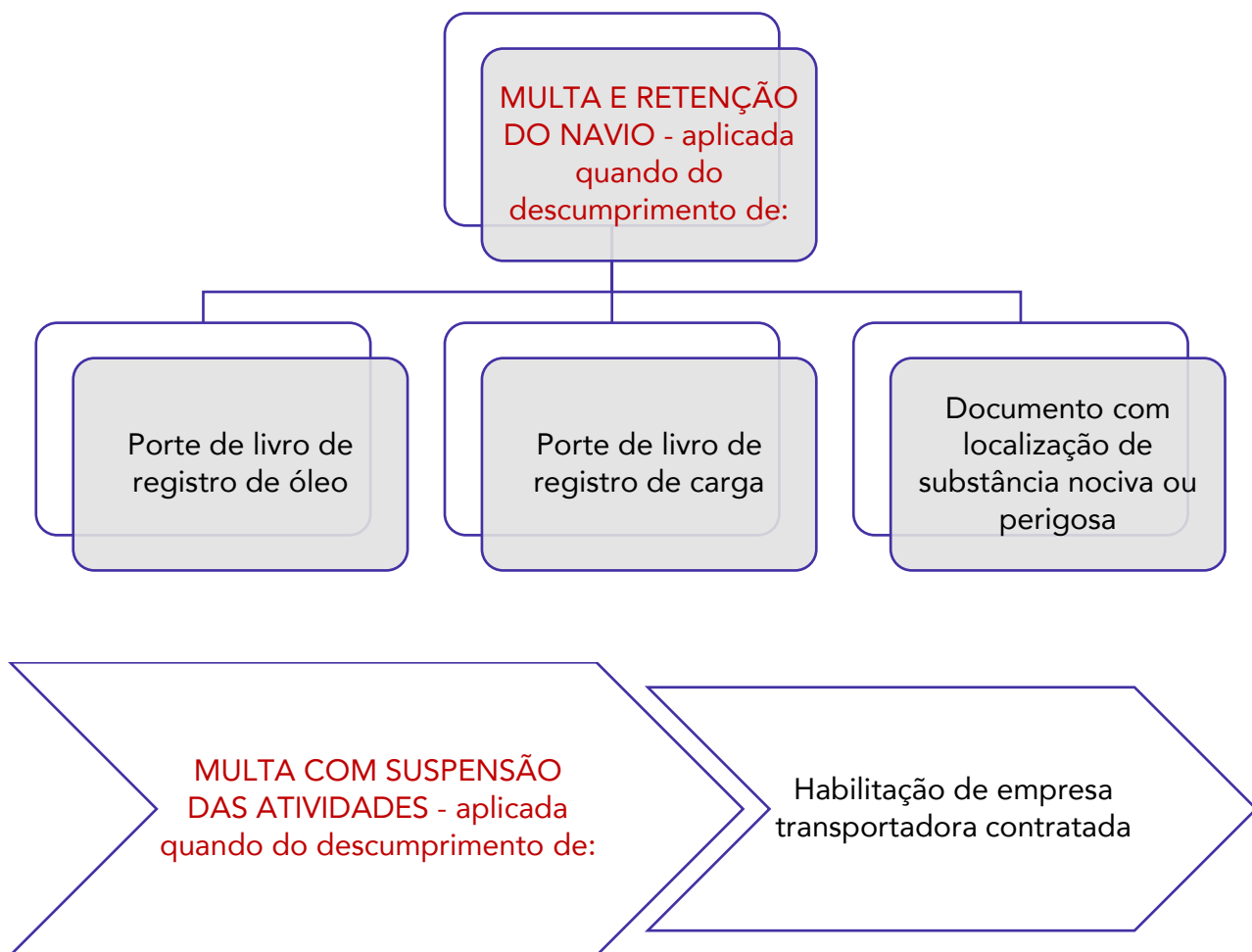


○ Comunicação de incidente



○ Infrações e sanções





ESSA LEI TODO MUNDO CONHECE: PIRATARIA É CRIME.

Mas é sempre bom revisar o porquê e como você pode ser prejudicado com essa prática.



1 Professor investe seu tempo para elaborar os cursos e o site os coloca à venda.



2 Pirata divulga ilicitamente (grupos de rateio), utilizando-se do anonimato, nomes falsos ou laranjas (geralmente o pirata se anuncia como formador de "grupos solidários" de rateio que não visam lucro).



3 Pirata cria alunos fake praticando falsidade ideológica, comprando cursos do site em nome de pessoas aleatórias (usando nome, CPF, endereço e telefone de terceiros sem autorização).



4 Pirata compra, muitas vezes, clonando cartões de crédito (por vezes o sistema anti-fraude não consegue identificar o golpe a tempo).



5 Pirata fere os Termos de Uso, adultera as aulas e retira a identificação dos arquivos PDF (justamente porque a atividade é ilegal e ele não quer que seus fakes sejam identificados).



6 Pirata revende as aulas protegidas por direitos autorais, praticando concorrência desleal e em flagrante desrespeito à Lei de Direitos Autorais (Lei 9.610/98).



7 Concurseiro(a) desinformado participa de rateio, achando que nada disso está acontecendo e esperando se tornar servidor público para exigir o cumprimento das leis.



8 O professor que elaborou o curso não ganha nada, o site não recebe nada, e a pessoa que praticou todos os ilícitos anteriores (pirata) fica com o lucro.



Deixando de lado esse mar de sujeira, aproveitamos para agradecer a todos que adquirem os cursos honestamente e permitem que o site continue existindo.