

Água de lastro: apenas uma empresa pode emitir atestado

TED SARTORI
DA REDAÇÃO

Desde o último dia 21, todos os navios devem apresentar atestado de conformidade com as regras internacionais de destinação das águas de lastro, segundo determinação da Autoridade Portuária de Santos (APS), e emitido por empresas credenciadas junto à APS. Caso não haja o documento, as embarcações não poderão atracar. Porém, apenas uma empresa está apta para isso no órgão, o que pode caracterizar monopólio, segundo a advogada especialista em Direito Marítimo e colonista de A Tribuna Cristina Wadner.

“O primeiro impacto desta norma é financeiro, porque não há opção de escolha. Não temos três empresas cobrando valores distintos, mas uma única que presta esse serviço (na APS). E o armador não tem a opção de continuar seguindo o rito anterior por amostragem, ou seja, deve seguir esta norma, que já está vigente”, analisa Cristina.

INSCRIÇÕES

Sobre o fato de haver apenas uma empresa apta para o serviço de atestação de conformidade do gerenciamento de água de lastro, a APS informou, em nota, que abriu o credenciamento para empresas que tenham interesse, porém até o momento apenas uma se inscreveu. O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) também foi procurado sobre o assunto, porém se manifestou até o fechamento desta edição.

Para exemplificar, a advogada fez um paralelo com uma concessão de serviço público. “No serviço de telefonia temos algumas escolhas de operadoras, cada qual com a sua tarifa, seus serviços, que atendem determinadas necessidades dos consumidores. Nesse caso, não temos esta concorrência. Agora, se há uma concorrência, existe uma disputa de preço. Então, o grande ponto que decorre da norma, e que acredito que deve ser debatido e questionado, é a questão

dos armadores ficarem sem opção de escolha porque só há uma empresa credenciada e o atestado tem que ser apresentado somente pelas empresas credenciadas, o que pode caracterizar um monopólio”, explica.

O QUE É

A água de lastro é coletada em portos e estuários de todo o mundo e armazenada de forma inversamente proporcional à quantidade de carga, para dar estabilidade ao navio. Quanto menos carga, mais água de lastro. Ela é essencial para a segurança da navegação, principalmente quando os navios estão sem ou com pouca carga. Para que possam manter suas hélices propulsoras submersas, é utilizado um peso líquido em tanques localizados nos porões. Após suficientemente carregado, o navio a descarta.

A APS credenciou um sistema remoto de fiscalização, que utiliza inteligência artificial, GPS e outras ferramentas de tecnologia que permitem constatar se os



A água de lastro é coletada em portos de todo o mundo e armazenada nos navios para dar estabilidade

navios descartaram a água de lastro nas áreas permitidas ou passaram a adotar o sistema de filtragem, procedimentos determinados pela Organização Marítima Internacional (IMO, da sigla em inglês) e em atenção à Normam 401/DPC da Marinha do Brasil. Antes desta tecnologia, a fiscalização dos navios era feita por amostragem, com base nas informações dadas pelos comandantes dos navios.

A norma baixada pela Autoridade Portuária serve pa-

ra fazer frente ao problema mundial de bioinvasão por espécies exóticas, que ameaça a vida marinha e já vem causando sérios danos ambientais e sociais, pois também afeta a pesca de subsistência de populações costeiras, inclusive no Brasil.

“A nova normativa da Autoridade Portuária é extremamente relevante e acertada, pois ela cuida justamente do sentido de todas as normas do ambiente, atendendo nosso Direito interno que já consta na Cons-

tituição Federal, que nos dá como garantia fundamental o direito de viver no meio ambiente equilibrado”, diz a advogada.

Ela lembra também que há o atendimento a uma convenção internacional. “A base legal é um decreto federal do final de 2022, que internalizou a convenção internacional de controle, gestão e gerenciamento da água de lastro, que já foi regulamentada”, comenta Cristina Wadner.