



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

*Versão para registro histórico*

*Não passível de alteração*

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL			
EVENTO: Audiência Pública	REUNIÃO Nº: 1314/13	DATA: 04/09/2013	
LOCAL: Plenário 3 das Comissões	INÍCIO: 10h15min	TÉRMINO: 11h29min	PÁGINAS: 26

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

JORGE HENRIQUE MACHADO - Contra-Almirante, Sub-Chefe de Organização do Estado-Maior da Armada.

WINSTON RODRIGUES LIMA - Capitão-de-Mar-e-Guerra - representante da Divisão de Coordenação de Assuntos da Organização Marítima Internacional do Estado-Maior da Armada.

EVERTON LUCERO - Chefe da Divisão de Clima, Ozônio e Segurança Química do Ministério das Relações Exteriores.

SUMÁRIO

Discussão sobre a falta de legislação brasileira referente às novas regras internacionais de navegação da Organização Marítimas Internacional — IMO.

OBSERVAÇÕES

Houve exibição de imagens.  
Há expressão ininteligível.



**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Perpétua Almeida) - Bom dia, colegas Parlamentares, imprensa, senhoras e senhores convidados aqui presentes. Queria saudar todos os nossos convidados.

Esta reunião ordinária de audiência pública tem por objetivo debater a falta de legislação brasileira referente às novas regras internacionais de navegação da Organização Marítima Internacional — IMO, e decorre da aprovação do Requerimento nº 223, de autoria do Deputado Nelson Marquezelli.

Para que possamos dar início à nossa reunião, gostaria de convidar para compor a Mesa o autor do requerimento, Deputado Nelson Marquezelli. Gostaria de chamar também o Contra-Almirante Jorge Henrique Machado, Subchefe de Organização do Estado-Maior da Armada, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Winston Rodrigues, da Divisão de Coordenação de Assuntos da IMO, o nosso Ministro Everton Lucero, Chefe da Divisão de Clima, Ozônio e Segurança Química do Ministério das Relações Exteriores.

Senhoras e senhores, mesmo não havendo hoje reunião deliberativa, por decisão do Presidente desta Comissão, Deputado Nelson Pellegrino, que está em viagem representando a Casa em eventos internacionais, eu não gostaria de abrir a reunião, mesmo de audiência pública, sem me posicionar, como Vice-Presidente da Comissão, sobre os últimos acontecimentos de espionagem. Portanto, vou fazer leitura de uma nota em meu nome, como Vice-Presidente, não posso dizer que é uma nota da Comissão, mas podemos, se for o caso, numa próxima reunião, colocá-la em apreciação. Mas se alguns colegas desejarem subscrevê-la depois, podemos fazer isso e já deixar registrado nos documentos e no *site* da nossa Comissão.

Nota de espionagem.

*“Em junho, o jornal O Globo trouxe à tona graves denúncias de espionagem praticadas em território brasileiro pela Agência Nacional de Segurança (NSA), revelações posteriormente admitidas pelo governo dos Estados Unidos, mas minimizadas estrategicamente por seu embaixador em Brasília e posteriormente esclarecidas nesta Comissão pelo jornalista Glenn Greenwald.*



*No último domingo, primeiro de setembro, o programa Fantástico, da Rede Globo, apresentou novas denúncias, confirmando que até mesmo a presidenta Dilma Rousseff foi objeto de monitoramento pela NSA, numa clara violação da soberania e um atentado sem precedentes à integridade nacional.*

*Esta é uma prática gravíssima que afeta o fundamento das relações entre Estados soberanos, que vem causando forte indignação ao nosso povo. O governo brasileiro propôs ao governo norte-americano a assinatura de acordo para moralizar o processo de bisbilhotice, que por eles foi rechaçada com a justificativa de que todas as operações de invasão de privacidade são realizadas com amparo legal concedido pela Justiça dos Estados Unidos.*

*Esta ação do Governo americano está em profundo desacordo com os tradicionais laços de amizade que unem os povos dos dois países e as boas relações bilaterais existentes entre os dois Estados. Nossa pátria vem se firmando como potência emergente, reconhecida internacionalmente por suas políticas responsáveis de inserção social e de reestruturação do Estado brasileiro.*

*O Governo brasileiro vem assumindo uma posição firme frente a esta ação hostil e despropositada, visto que é desabonável a postura de espionagem ao centro de poder decisório brasileiro, colocando em risco a saúde das históricas relações bilaterais que o Brasil mantém secularmente.*

*A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados acompanha atentamente estes acontecimentos, afirmando que se faz necessário o célere ajustamento de conduta onde não parem incertezas e dúvidas nas relações bilaterais e a definição de medidas que inibam ações semelhantes.*



*Deputada Perpétua Almeida, Vice-Presidente da  
Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional.”*

Se algum colega Parlamentar tiver interesse em assinar conjuntamente a nota, ela está à disposição.

**O SR. DEPUTADO DAMIÃO FELICIANO** - Eu tenho uma observação, já fiz inclusive em relação à questão anterior: vejo isso aqui com certa preocupação. Digo preocupação, Sra. Presidente, porque é preciso ter cautela em relação a toda essa movimentação que está havendo aí.

A gente viu, em relação a essa questão de espionagem, que o México também está sendo espionado, assim como outras nações. E a gente sabe perfeitamente que essas... E precisávamos também ver uma posição oficial dos Estados Unidos. Até agora ninguém ouviu nada oficial, para que a gente pudesse tomar uma atitude. A gente está vendo aqui uma explicitação por parte da imprensa, mas o Governo americano não se pronunciou. E é necessário também, como Nação amiga e que tem relações fortes com os Estados Unidos em todos os campos... Só para se ter uma ideia, o primeiro lugar para onde os brasileiros vão fazer turismo é Buenos Aires, o segundo lugar é os Estados Unidos, gastando milhões de reais, exatamente pela referência que se entre os dois países. A mesma coisa ocorre na relação comercial e industrial, a gente precisa ver a troca de tecnologias.

Então, eu continuo dizendo que é preciso termos cautela em relação a essas observações. Eu achava melhor, antes que a gente tomasse qualquer providência, antes que a gente quisesse fazer manifesto de repúdio e de não sei o quê, ouvir o Governo americano. A gente podia pedir que eles nos dessem uma posição, e aí eles dariam, antes de tomar uma posição. E não acho de bom alvitre que a gente, naturalmente, vá tomando logo uma decisão sem que se ouça o Governo americano. Estou vendo que o próprio Governo do México está tendo cuidado.

Esta é a minha posição, Sra. Presidente.

Muito obrigado.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Perpétua Almeida) - Muito obrigada, Deputado.

Antes do Deputado Alfredo Sirkis, só a título de informação, o Governo brasileiro pediu oficialmente, por escrito, ao Embaixador dos Estados Unidos no



Brasil uma explicação, também por escrito, por parte do Governo americano ao Governo brasileiro.

**O SR. DEPUTADO DAMIÃO FELICIANO** - Sim, Sra. Presidente. Mas eu estou dizendo, a nossa posição é que, antes de a gente tomar qualquer providência, ele se pronunciasse...

**O SR. DEPUTADO ALFREDO SIRKIS** - Não é uma posição nossa, é uma posição dela.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Perpétua Almeida) - Claro.

**O SR. DEPUTADO ALFREDO SIRKIS** - Bem, Sra. Presidente, francamente, eu temo um certo ridículo. Desde que os Estados e os governos existem, eles espionam uns aos outros. É da natureza dos Estados e dos governos.

Francamente, eu acho muito mais grave as revelações anteriores, que mostravam a amplitude da espionagem americana em relação a cidadãos brasileiros e empresas, a busca de interesses de natureza econômica e interferência nas comunicações privadas de cidadãos brasileiros, do que essa última revelação. Isso porque é da natureza de um governo – e nós, provavelmente, fazemos isso e, se não fazemos, deveríamos fazer as mesmas coisas —, é da natureza dos governos tentar entender o processo decisório dos outros governos.

Então, qual foi a revelação do *Fantástico*? A revelação do *Fantástico*, do Snowden — naturalmente isso foi uma represália que praticamente virou uma guerra privada entre o jornalista e o Governo dos Estados Unidos — mostrou um esquema dos chamados metadados, que é basicamente o diagrama de comunicações da Presidente da República com quem mantém conversações através do celular.

Evidente que são dados estratégicos, para saber quem são as pessoas influentes dentro do Estado brasileiro, dentro do Governo brasileiro. São aquelas, naturalmente, com as quais a Presidente estabelece a comunicação mais assídua. Isso é espionagem? Evidente que é. Mas alguém acha, alguém supõe, que isso não existe?

Há mais de 5 anos, eu sei que a NSA tem a capacidade de gravar todas as conversas telefônicas e todas as trocas de *e-mail* do mundo, a não ser aquelas que estejam sendo competentemente criptografadas, como deveria ser o caso das nossas comunicações.



Então, é por certo ridículo nós reclamarmos de uma ação de governo condenável, evidentemente quando revelada, mas perfeitamente previsível. O que a gente tem que discutir é a forma de nos defendermos em relação a isso. E tudo aquilo que o nosso Governo, o nosso Estado, as nossas Forças Armadas e o nosso órgão de Inteligência entenderem como informações que não devem ser absorvidas por ninguém, devem ter um competente esquema de proteção.

Eu leio no jornal que a Presidente da República raramente usa o celular dela com criptografia. Bom, deveria usar mais amiúde, evitaria esse tipo de situação.

Eu acho que, no mundo atual, é por certo ridículo um governo reclamar que está sendo espionado pelo outro. Eu acho que é muito mais legítimo um governo reclamar que cidadãos do seu país, que não têm nada de oficial, e empresas, que também não estão envolvidas em nenhuma questão de natureza militar ou estratégica, são objetos dessa mesma espionagem para fins mesquinamente comerciais ou para dar vantagens diplomáticas ao Governo dos Estados Unidos em determinadas negociações — negociações comerciais na Organização Mundial de Comércio, negociações climáticas na Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima.

Nas últimas vezes que nós discutimos esse assunto, fiz aqui a sugestão daquilo que eu acho que é o único caminho para que possa haver uma certa melhoria nessa situação, mas não vai proteger as nossas comunicações de Governo, porque as nossas comunicações de Governo é o próprio Governo que tem de proteger.

Agora é possível que o Brasil, a Alemanha, a França e uma série de outras nações amigas dos Estados Unidos, por uma pressão conjunta e convergente, consigam que os Estados Unidos baixem normas legais em relação a limitações nas escutas de países amigos. Da mesma forma que os Estados Unidos têm limitações legais em relação à escuta de cidadãos americanos — a escuta de um cidadão americano tem que ser autorizada por este tribunal secreto, a FISA, isso não é grande coisa, mas já é alguma coisa, alguma regulamentação —, pode haver alguma regulamentação também em relação à espionagem de naturezas econômica, diplomática ou privada, de cidadãos de países amigos, o que, evidentemente, nada tem a ver com a escuta que deve haver, e acho bom que haja,



em relação à prevenção de terrorismo, de atos de terrorismo, como aqueles feitos pela Al-Qaeda, aqueles praticados em Buenos Aires na década de 90. Isso aí faz parte do jogo.

Então, eu acho que nós realmente devemos evitar nos expor ao ridículo com um tipo de indignação quando um Governo espiona outro. Qual é o governo que podendo não vai tentar obter algum tipo de informação a respeito de como funciona outro governo, quais são as pessoas influentes naquele governo, como o governo pode se posicionar em relação a tal ou qual questão?

Acho que isso faz parte do jogo, e o nosso Governo tem que fazer um bom trabalho para proteger as suas próprias informações e não ficar reclamando quando houver uma revelação desse tipo.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Perpétua Almeida) - Deputado Alfredo Sirkis...

**O SR. DEPUTADO ALFREDO SIRKIS** - Agora penso que aquilo que o Snowden denunciou em relação à amplitude das ações da NSA, à questão do grau de terceirização e de participação de empresas particulares nesse processo com o potencial de mal-uso dessas informações, de uso até criminoso dessas informações que isso acarreta. E a questão de espionagem de natureza econômica de fato tem de ser objeto de mobilização política e de forte pressão sobre o governo dos Estados Unidos, para que eles de fato sejam obrigados a regulamentar essa atividade da mesma forma que regulamentam a espionagem no próprio território.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Perpétua Almeida) - Deputado Alfredo Sirkis, muito obrigada. Esta é uma prova de que precisamos debater esse assunto na Comissão. Há uma demanda reprimida na Comissão sobre esse debate à luz dos acontecimentos que estão envolvendo o Brasil, os Estados Unidos e outros países. Esta Comissão precisa debater isso. Aliás, esta Comissão precisa ir mais longe, precisa cobrar do Presidente do Congresso brasileiro o funcionamento efetivo da Comissão de Inteligência do Congresso Nacional que não funciona corretamente. Ela sequer tem seu estatuto definitivo aprovado pelo Plenário do Congresso Nacional para que o Congresso Nacional acompanhe as ações de inteligência do Brasil, para que não sejamos pegos de surpresa por denúncias como essas. A espionagem acontece, nós sabemos. Mas o Brasil não pode saber só a partir do



momento em que alguém denuncia, o Brasil precisa acompanhar, saber com antecedência e tomar as providências necessárias.

Portanto, vou sugerir, inclusive ao Presidente da Câmara, que autorize esta Comissão a fazer uma cobrança formal ao Presidente do Congresso, Renan Calheiros, para que a Comissão de Inteligência do Congresso funcione e possamos fazer as oitivas das personalidades brasileiras acerca de como andam as ações de inteligência nacional. Vou pedir ao Presidente da Casa que autorize também que a gente possa convidar as personalidades brasileiras que foram aos Estados Unidos, para uma reunião técnica bilateral entre aquele país e o Governo brasileiro e, em seguida, uma segunda comissão, chefiada pelo Ministro da Justiça, José Eduardo Cardozo, que também foi aos Estados, a fim de que venham essas personalidades à nossa Comissão prestar esclarecimentos de como ocorreram essas duas reuniões entre Brasil e Estados Unidos.

Colegas Parlamentares, a nota fica arquivada como nota, não da Comissão, mas minha, como Vice-Presidente da Comissão, deixo bem claro. Vou pedir ao Presidente da nossa Comissão que façamos este debate na Casa e na Comissão, porque precisamos fazê-lo.

Gostaria, inclusive, já iniciando os trabalhos da nossa audiência pública, uma vez que vou coordenar reunião de uma subcomissão, de pedir ao autor do requerimento, Deputado Nelson Marquezelli, que dê início aos trabalhos e conduza a audiência pública. Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Nelson Marquezelli) - Agradeço à nossa Vice Presidente, Deputada Perpétua Almeida, pelo encaminhamento e, em nome da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados, gostaria de saudar todos os presentes e de agradecer aos ilustres convidados, o Sr. Jorge Henrique Machado, Contra-Almirante Subchefe de Organização do Estado-Maior da Armada; o Sr. Winston Rodrigues Lima, Capitão-de-Mar-e-Guerra, da Divisão de Coordenação de Assuntos da IMO; o Sr. Everton Lucero, Ministro Chefe da Divisão de Clima, Ozônio e Segurança Química do Ministério das Relações Exteriores.

Este evento será uma excepcional oportunidade para conhecermos e refletirmos sobre os impactos das novas regras sobre eficiência energética em





relação às empresas brasileiras de navegação que mantêm linhas regulares para o exterior.

Como é do conhecimento geral, as recentes exigências sobre eficiência energética foram instituídas pelas emendas ao Anexo VI da Convenção MARPOL, sobre regras de prevenção da poluição do ar por navios, aprovada pela Resolução MEPC.203(62) do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho, da Organização Marítima Internacional.

Adotada em 15 de julho de 2011, essa resolução prevê que as emendas ao texto da MARPOL entrarão em vigor em 1º de janeiro de 2013. Até a presente data diversos países já ratificaram o instrumento internacional entre os quais podemos citar: Estados Unidos, Reino Unido, Alemanha, França, China, Espanha, Índia, Itália, Japão, Holanda, Singapura, Grécia, Dinamarca, Rússia, Coreia e Noruega.

Segundo informações contidas na página eletrônica da Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional, a Resolução foi encaminhada em 27 de fevereiro de 2012 ao Ministério das Relações Exteriores.

Como é do conhecimento geral, as emendas ao Anexo VI da Convenção estabelecem novas exigências e formalidades relativas à vistoria, certificação e meios de controles aplicáveis aos navios com uma arqueação bruta de 400 e superior às plataformas de perfuração fixa e flutuantes, e outras plataformas. Além disso, o texto das emendas contém disposições sobre o Certificado Internacional de Eficiência Energética e o Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar.

Sabe-se também que em 24 de abril de 2012 a Representação Permanente do Brasil na IMO informou ao órgão depositário que, de acordo com a Constituição Federal, as emendas ao Anexo VI da MARPOL deveriam ser previamente aprovadas pelo Congresso Nacional antes de sua ratificação pelos países.

Em oportunidade recente, a entidade que representa os armadores brasileiros manifestou publicamente o receio de que, a partir da entrada da resolução em vigor internacionalmente, ou seja, em 1º janeiro de 2013, navios brasileiros fossem impedidos de atracar em portos de países que ratificaram o citado compromisso internacional. Tal impedimento se daria em razão da impossibilidade da emissão pela autoridade marítima brasileira do Certificado de Eficiência Energética Internacional, exigido pelas novas regras.



Como dito anteriormente, nesta audiência pública, teremos oportunidade de debater com especialistas diversos aspectos previstos nas emendas ao Anexo VI da MARPOL.

Desde já, manifesto todo o interesse de ouvir propostas no sentido de viabilizar uma apreciação mais ágil da matéria, sem descuidar da defesa dos legítimos interesses brasileiros.

Então, hoje, a medida desta audiência pública nada mais é que atendermos um reclamo praticamente muito grande dos armadores de quantidade grande de navios brasileiros, que teremos a partir de janeiro do ano que vem, pela possibilidade de ocorrer graves problemas nos países que já ratificaram e nos países que ainda não ratificaram.

Passo agora a palavra ao Sr. Jorge Henrique Machado, que terá até 15 minutos, prorrogáveis, para sua exposição.

**O SR. JORGE HENRIQUE MACHADO** - Exmo. Sr. Deputado Nelson Marquezelli, autor do requerimento, em nome de quem saúdo os demais Parlamentares aqui presentes, Exmo. Sr. Ministro Evert Lucero, representante do Ministério das Relações Exteriores, senhoras e senhores, inicialmente, agradeço em nome do Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra Eduardo Monteiro Lopes, a oportunidade de comparecermos a esta ilustre Comissão para esclarecer à sociedade acerca dos desdobramentos decorrentes de novas regras internacionais de navegação adotadas pela Organização Marítima Internacional, conhecida como IMO.

Preparei uma apresentação, só para fixar mais essas informações.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Quanto à redução dos gases de efeito estufa por parte dos navios e das medidas necessárias à harmonização da legislação nacional com dispositivos das recentes normas, há um breve histórico.

Segundo estudos realizados pela IMO, a emissão dos gases de efeito estufa pelos navios que atendem ao comércio marítimo mundial corresponde a cerca de 3% de todas as emissões do planeta. A partir dessa constatação, a IMO decidiu propor medidas para reduzir esse percentual para 2%, sendo esta a colaboração do setor marítimo nessa questão tão importante para o meio ambiente.



Ocorre que, na questão das emissões desses gases, o Brasil já possui uma posição bem sólida e a tem defendido com grande eficiência em todos os fóruns internacionais nos quais o assunto faz parte da pauta. As medidas inicialmente discutidas foram técnicas e operacionais, em que, por intermédio da modernização dos meios... São duas ações: modernização dos meios e também do desenvolvimento de novas normas operacionais, visando mais os navios que já estão em uso, os navios velhos. Os navios novos já estão sendo brindados com essas alterações, já são modernizados. Então, por intermédio dessas medidas, procura-se atingir o percentual, 2%, de emissão estabelecido como meta.

Aqui há uma questão interessante. Como as tratativas da IMO são igualitárias e até então não observavam o princípio das responsabilidades comuns, porém diferenciadas, previstas no Protocolo de Quioto, não poderia o Brasil aceitar a adoção de qualquer medida sem serem observadas as devidas compensações aos países em desenvolvimento — é o nosso caso. Aprovadas as medidas, apesar do voto contrário de alguns países, entre os quais o nosso, o Brasil protocolou uma carta, informando da necessidade de internalizarmos essas emendas aprovadas à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, a MARPOL, para que possa fazer parte do nosso ordenamento jurídico.

Assim, e isso é importante frisar, uma vez internalizadas tais emendas no Brasil, a autoridade marítima brasileira estará apta a emitir os Certificados de Eficiência Energética, previstos nas medidas aprovadas, que entraram em vigor em 1º de janeiro, e autorizar as sociedades classificadoras a emití-los em seu nome.

Aqui cabe um parêntesis para a definição do que são essas sociedades classificadoras. Elas são empresas, entidades ou organismos reconhecidos para atuarem, em nome da Autoridade Marítima Brasileira, leia-se Marinha do Brasil, na regularização, controle e certificação de embarcações nos aspectos relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e da prevenção da poluição ambiental. Elas são formalmente reconhecidas por meio de acordo de reconhecimento e poderão realizar, em nome da Autoridade Marítima Brasileira, as auditorias, inspeções, vistorias e emissões de certificados e demais documentos previstos nas convenções e códigos internacionais, das quais o País é signatário, ou



na legislação nacional aplicável. Tais documentos atestam que os navios podem operar com segurança e não oferecem riscos ao meio ambiente.

Bem, finda a explicação sobre sociedades classificadoras, cabe citar um fato relevante ocorrido na última sessão do Comitê de Prevenção da Poluição do Meio Ambiente Marinho, realizado em maio deste ano. Na busca de uma solução, enquanto não internalizamos as referidas emendas, a delegação brasileira logrou entendimento da IMO de que o Certificado Internacional de Eficiência Energética poderia ser substituído por uma declaração de conformidade — é uma solução alternativa enquanto não internalizamos essas emendas —, no caso das embarcações de bandeiras de países, que, como o Brasil, ainda não completaram o processo de ratificação das emendas à MARPOL.

Dessa forma, até a finalização dos procedimentos para entrada em vigor das referidas emendas em território nacional, navios de bandeira brasileira que estejam implementando voluntariamente os padrões de eficiência energética da IMO poderão receber uma declaração de conformidade, emitida por sociedades classificadoras.

Cumprе ressaltar que este documento não apresenta o aval governamental, entretanto, será emitido por entidades reconhecidas internacionalmente com *status* consultivo junto à IMO e aos seus Estados membros.

O entendimento da IMO sobre a validade da declaração de conformidade pode ser encontrado no relatório do Comitê de Prevenção da Poluição do Meio Ambiente Marinho.

Consta no referido relatório que a emissão de uma declaração de conformidade consiste em abordagem aceitável para aqueles países que não podem emitir o Certificado Internacional de Eficiência Energética. O relatório resalta ainda que tal abordagem deve ter sua validade reconhecida no âmbito de toda a indústria do transporte marítimo, bem como por Estados de bandeira e autoridades executoras.

Bem, senhores, este é o relato que a Marinha do Brasil julga pertinente apresentar a V.Exas., sem ter, no entanto, a pretensão de esgotar o assunto.

Por isso, nos colocamos à disposição, eu e os Comandantes Winston e Macedo, especialistas no assunto, para quaisquer outros esclarecimentos.

Agradeço pela oportunidade que nos foi concedida.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Nelson Marquezelli) - Obrigado Contra-Almirante Jorge Henrique Machado.

Com a palavra o Sr. Winston Rodrigues Lima.

**O SR. WINSTON RODRIGUES LIMA** - Queria desejar um bom dia a todos os presentes.

O Almirante, acredito, já foi bem abrangente na posição da Marinha. O que eu poderia tentar apenas complementar é que foi um esforço muito grande da delegação brasileira junto à IMO, para que a gente conseguisse ter esse entendimento junto aos representantes dos países que fazem parte da IMO. E nós lá, da Comissão Coordenadora de Assuntos da IMO, quando reunidos com os Ministérios, com o nosso grupo interministerial, ficamos assim — todos os Ministérios presentes do nosso grupo interministerial — muitos satisfeitos porque a gente percebia uma dificuldade muito grande de obter esse resultado no final. Foi como se fosse uma vitória. Foi agora, em maio de 2013, essa última sessão do MPC.

Eu diria a todos que, para nós que participamos da delegação brasileira naquela reunião, voltamos ao Brasil com o sentimento do dever cumprido.

Obrigado, Excelência.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Nelson Marquezelli) - Os meus agradecimentos também ao Sr. Winston Rodrigues Lima.

Com a palavra o Sr. Everton Lucero, nosso Embaixador do Itamaraty.

**O SR. EVERTON LUCERO** - Obrigado, Sr. Presidente. Bom dia, Sr. Presidente; bom dia a todos!

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, senhores colegas da Mesa, senhoras e senhores, em primeiro lugar, eu gostaria de agradecer a oportunidade e o convite do Deputado Nelson Marquezelli de poder estar aqui com os senhores prestando as informações necessárias referentes ao tema.

Eu serei breve, eu gostaria de dividir a minha fala em três partes. Primeiro, um pano de fundo que perpassa todos os assuntos relacionados com redução de emissões, e que se relaciona às negociações em curso, no âmbito da Convenção-Quadro sobre Mudança do Clima, e que temos acompanhado com grande



prioridade, para, então, entrar na questão mais setorial específica de iniciativas de redução de emissões pelo transporte marítimo internacional.

Por fim, quero fazer referência às questões relacionadas à internalização da emenda mencionada pelo Sr. Deputado.

Inicialmente, então, eu gostaria de dizer que a referência básica para o quadro internacional de negociação sobre emissões de gases causadores do efeito estufa é a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, e o seu Protocolo de Kyoto.

Desde a Conferência das Partes de Durban, realizada em 2011, nós tivemos a decisão. Aliás, a partir de um esforço de liderança do Brasil, e devo dizer, em particular, do nosso atual Ministro de Estado das Relações Exteriores, Embaixador Luiz Alberto Figueiredo Machado, que, à época, liderava as negociações deste assunto. Então, muito por influência e por liderança brasileira logramos aprovar, no âmbito dessas negociações, a abertura de um novo processo conhecido como Mandato de Durban, que deverá resultar num novo instrumento que será negociado até o ano de 2015 para valer a partir de 2020.

Nós estamos, portanto, Sr. Presidente, no início de um processo que fixará novas regras para os países, de modo geral, sobre como reduzir emissões, como controlar emissões de gases causadores do efeito estufa.

Na lógica de combate à mudança do clima e na lógica negociadora, é preciso ter presente sobretudo dois aspectos essenciais. O primeiro deles é que as ações negociadas, no âmbito da Convenção do Clima, são ações de caráter nacional. Essas ações permitem que cada país, no exercício da sua soberania, internalize essas ações de acordo com a prioridade econômica, social, enfim, definida nacionalmente, de acordo com setores que serão, então, objeto de redução de corte de emissões.

No caso do Brasil, além disso, como país em desenvolvimento, essas ações são voluntárias. E nós temos procurado orientar a nossa participação nessas negociações também por dois aspectos essenciais. O primeiro deles é não assumir obrigações que limitem o crescimento e o desenvolvimento socioeconômico do País, manter uma latitude de ação para que o Governo não se sinta limitado por esses compromissos, e, ao mesmo tempo, evitar assumir, no plano internacional,



obrigações setoriais que, como disse, devem ser tomadas nacionalmente de acordo com as prioridades fixadas pelo Governo para redução de emissões.

A defesa dessas duas linhas mestras da nossa participação na negociação está totalmente em linha com o princípio basilar das negociações sobre mudança do clima, que é o princípio da responsabilidade comum, mas diferenciada entre países desenvolvidos e em desenvolvimento, ou também a países do Anexo I e países não incluídos no Anexo I da Convenção. Este é um princípio caro ao Brasil e sua observância é uma das prioridades nas nossas posições negociadoras internacionais.

Dito isso, com esse pano de fundo, eu passaria, então, a falar da redução de emissões de gases de efeito estufa por navios. O Mandato da IMO, para que tomem iniciativa em relação a esta área, deriva do próprio Protocolo de Kyoto, cujo art. 2.2 prevê que os países do Anexo I, ou seja, países desenvolvidos irão atuar, no âmbito da IMO, para redução de emissões no caso de transporte marítimo, e também, no âmbito da OACI, para redução de emissões no caso de transporte aéreo internacional.

Quando este assunto foi levado a essas duas organizações — IMO, transporte marítimo, e OACI, transporte aéreo —, percebeu-se uma certa clivagem de posições, porque as lógicas negociadoras são distintas. No âmbito dessas organizações setoriais, prevalece o princípio chamado da não discriminação, significa que as regras aplicáveis ao setor devem ser iguais para todos, o que imediatamente nos leva a questionar a validade do princípio muito caro às negociações de clima, a que eu me referi, de responsabilidades comuns, mas diferenciadas entre países desenvolvidos e países em desenvolvimento.

O Governo brasileiro naturalmente preocupou-se nesse momento, além do fato de colocar em risco a validade de um princípio tão caro às negociações do clima, também com uma situação própria do País, com vistas a evitar que medidas que aumentem o custo do transporte internacional marítimo poderiam impactar-nos mais severamente e causar prejuízos em nossa competitividade comercial, justamente tendo em vista a distância de mercados consumidores e, de certa forma, o baixo valor agregado das principais *commodities* exportadas pelo País.



Então, nesse sentido, nós acompanhamos também com grande interesse as negociações no âmbito da IMO, para que pudéssemos de certa forma compatibilizar o resultado dessas negociações com o âmbito mais amplo a que eu me referi de negociações de mudança do clima.

Como foi dito, em julho de 2011, o Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho aprovou, então, emendas ao Anexo VI, da MARPOL, que — o Almirante já explicou, eu não vou repetir — trazem em si o regulamento técnico operacional para aumento da eficiência energética dos navios e que tem uma característica: a de aplicação universal, sem distinção entre países, sejam desenvolvidos ou em desenvolvimento, ou distinção de qualquer natureza, porque, como eu falei, na lógica da IMO, o que prevalece é o princípio da não discriminação.

Na oportunidade, o Brasil votou contra. Houve um quadro parlamentar desfavorável, e a medida, então, em 2011, foi aprovada.

Como correr atrás do prejuízo? Iniciamos, após a aprovação desta medida, uma mobilização diplomática entre países em desenvolvimento que não tinham tanto o hábito de seguir de perto as negociações, no âmbito da IMO, mais centradas em países com presença econômica mais forte e presença de transporte marítimo também mais forte.

Então, nós iniciamos uma articulação para introduzir, no seio desta Organização, o princípio das responsabilidades comuns e diferenciadas, o que foi logrado, já em maio de 2013, por meio da aprovação, na Sessão 65 do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho da IMO, de uma resolução sobre cooperação técnica e transferência de tecnologia.

Esta resolução tem uma importância muito grande. Isso foi feito já em maio deste ano, maio de 2013. Por quê? Porque ela reconhece o princípio das responsabilidades comuns e diferenciadas e estabelece um precedente importante para as negociações sobre clima que, como eu falei inicialmente, apenas se iniciam com vistas à conclusão em 2015, para valer a partir de 2020.

Esse precedente significa que, para que os países tenham realmente igualdade de condições e para que não haja discriminação internacional para a aplicação dessas novas medidas, é necessário que haja acesso à cooperação técnica, à transferência de tecnologia, à assistência financeira, em alguns casos,





para que os países possam, então, operacionalizarem-se internamente na aplicação dessas novas medidas.

Como foi mencionado, também se logrou aprovar, no mesmo ano, um reconhecimento, pela IMO, de que uma declaração de conformidade e de cumprimento voluntário dessa nova resolução pelos navios, por países que não podem ainda emitir o Certificado Internacional de Eficiência Energética, justamente por não terem ratificado a Convenção, será um documento considerado válido por todos, até que o País logre colocar em vigor no plano interno, de acordo com os seus respectivos ritos parlamentares, ritos de ratificação, as emendas ao Anexo VI.

De acordo com a informação que eu tenho, as emendas ao Anexo VI estão em tramitação no momento, no âmbito do Poder Executivo, para oportuno encaminhamento a esta Casa para apreciação.

Gostaria de, para concluir, dizer que a própria Convenção MARPOL prevê — ela é até anterior à nossa Constituição, o Brasil aderiu a ela em 1982 — que emendas entrariam em vigor tacitamente. E aí está, talvez, um dos problemas que geram, para alguns países. Enfim, no nosso caso, com a Constituição Federal, há exigência de que o Parlamento aprove a ratificação de qualquer acordo internacional.

Então, neste caso, a aplicação imediata e a entrada em vigor requerem que o Brasil deixe claro, notificado, como foi dito também, como foi esclarecido, que a emenda não poderia vigorar para o País até que o nosso Parlamento se pronunciasse e houvesse o processo de ratificação. É o que nós esperamos que aconteça.

Agora, eu gostaria de dizer também que isso não significa que navios brasileiros estejam em risco iminente de retenção, multa ou mesmo não entrada em portos dos países que já ratificaram, justamente pela aceitação dessa declaração de cumprimento voluntário, declaração de conformidade que foi aceita, enfim, é plenamente possível de ser emitida também para navios brasileiros.

Eu me coloco à disposição para quaisquer outros esclarecimentos e espero que, nesta apresentação inicial, tenha deixado claro por que a nossa motivação também de relacionar o assunto redução de emissões e transporte marítimo ao contexto maior negociador de mudança do clima.



Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Nelson Marquezelli) - Agradecemos as palavras do Ministro Everton Lucero.

Vamos passar agora aos debates.

Com a palavra o primeiro inscrito, Deputado Alfredo Sirkis.

**O SR. DEPUTADO ALFREDO SIRKIS** - Sr. Presidente, ilustres convidados, Ministro Everton, acho que as comunicações do Itamaraty estão um pouco precárias, porque a visão que o senhor coloca de obrigações comuns por mais diferenciadas... Embora esse princípio continue válido, diante do nosso processo negociador, ele precisa ser visto sob um ângulo um pouco diferente do momento em que foi estabelecido.

Quando o Protocolo de Kyoto foi elaborado e assinado, ratificado por alguns países e não por outros, havia uma predominância absoluta do mundo desenvolvido nas emissões de gás de efeito estufa.

Hoje, a China está perto de ser responsável por quase 30% das emissões de gás de efeito estufa. Essa equação se inverteu. E, se nós não limitarmos as emissões por parte de países em desenvolvimento, simplesmente será absolutamente impossível chegar à meta de conter o aquecimento global em 2 graus, e a quantidade de gás de efeito estufa acumulada na atmosfera em 450 partículas por milhão, que é aquilo que os cientistas dizem ser o mínimo necessário para haver uma chance de se preservar em 2 graus o aquecimento do planeta.

Agora, esse princípio perdeu sua validade? Penso que não. Penso que esse princípio precisa ser encarado de forma diferente. Na segunda parte da sua intervenção, o senhor deu algumas chaves para essa direção.

Penso que todos, desenvolvidos e em desenvolvimento, temos obrigação de cortar nossas emissões. Mas aqueles que têm uma responsabilidade histórica maior no acúmulo de gás de efeito estufa na atmosfera, evidentemente devem ser chamados a dar uma contribuição financeira e científica maior nesse processo.

Então, nesse aspecto, faz sentido o que o senhor colocou em relação ao que se deve. Ao mesmo tempo em que nos comprometemos com objetivos de redução de emissões, deve haver um aporte por parte dos países possuidores de tecnologias



que podem contribuir, para que possamos fazê-lo. É basicamente este aspecto que eu gostaria de analisar.

Antes disso, porém, quero dizer o seguinte: os objetivos assinalados — passar de 3% para 2% das emissões globais — são mais furados do que um queijo suíço, porque lidam com quantidades que são relativas, enquanto que a questão dos gases de efeito estufa se mede em quantidades absolutas. E até é muito variável a composição de fatores que levam à emissão. No caso do Brasil, por exemplo, recentemente nós conseguimos reduzir, de forma bastante significativa, as nossas emissões por desmatamento e queimadas. No entanto, aumentaram as nossas emissões por energia. Então, teria sido mais interessante fixar metas de fato quantitativas, em termos de volumes de emissão.

Posto isso, eu penso que, numa área como a de transporte marítimo — inclusive a própria questão da nacionalidade da bandeira é muito relativa, porque nós temos qualquer quantidade de transporte com pavilhão liberiano, chamados pavilhões de complacência, é um uso generalizado —, então, tem que haver de fato, digamos, metas por embarcação. A única forma de diminuir, independentemente de quanto, todas as embarcações, para que uma a uma se torne mais eficiente, do ponto de vista energético.

Então, nesse sentido, eu queria perguntar ao Contra-Almirante e ao Capitão-de-Mar-e-Guerra algumas coisas de natureza mais técnica, só para entender melhor o problema.

A maior parte das embarcações usa combustível fóssil, que seria óleo combustível *diesel*, não sei. Nós sabemos que, no universo desses combustíveis, existem os mais e os menos poluentes. Existe uma questão de qualidade de combustível. Então, por exemplo, no caso urbano, nós temos o óleo *diesel* comum e temos o óleo *diesel* metropolitano, que é menos poluente, menos emissor.

Então, eu gostaria de saber, à luz da questão do combustível, qual é o caminho de redução por melhoria da qualidade do combustível e em que isso implicaria? Essa é a primeira pergunta.

A segunda pergunta é a seguinte: dentro do consumo energético de uma embarcação, na média, qual é a parte do consumo que diz respeito à propulsão e qual é a parte do consumo que diz respeito ao uso de energia elétrica interna à



embarcação? Em relação à parte de energia elétrica da embarcação, poderia haver, por exemplo, por hipótese, a instalação de painéis solares que, financiados de uma determinada maneira — e aí novamente isso poderia ser um item da transferência de tecnologia —, diminuíssem o consumo de energia elétrica nas embarcações, deixando que o combustível fóssil fosse usado apenas para, majoritariamente, a parte de propulsão da embarcação.

Eu queria observar o seguinte: penso que nós devemos votar o mais rapidamente possível a ratificação deste acordo internacional. Acordos internacionais são como sentenças judiciais: não se discute; cumpre-se. Ao mesmo tempo, penso que é interessante estabelecer metas nacionais de redução. E que o mais interessante e o mais eficiente essas metas serem por embarcação, exatamente qual o grau de diminuição de emissões por embarcação que nós almejamos.

Finalmente, para concluir, desejo saber de quem possa me responder, não sei quem seria exatamente, a quantas anda a elaboração desse texto legal que seria submetido ao Congresso Nacional.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Nelson Marquezelli) - Com a palavra o Deputado Emanuel Fernandes.

**O SR. DEPUTADO EMANUEL FERNANDES** - Sr. Presidente, eu só queria esclarecer umas poucas dúvidas.

Primeiro, eu acredito que o Ministro Everton já esclareceu, mas eu gostaria que me confirmasse. O Brasil aceita a discussão de compromissos assumidos pelo País se não for fatiada. Ou seja, não vamos pegar transporte e fazer... Outros países, sobretudo os desenvolvidos, continuam queimando carvão, sei lá, e a gente sendo submetido a restrições no transporte marítimo.

Parece-me que essa posição, que são posições comuns e diferenciadas, cada um tem um tipo de compromisso. Por quê? Porque isso coloca o País numa situação de desvantagem competitiva.

Não sei se alguém viu hoje, saiu o novo relatório do Fórum Econômico Mundial em que o Brasil caiu da 48ª posição na competitividade global para 56ª. Ou seja, fora a crítica que eu faço ao atual Governo, o fato é que o Brasil, há bastante tempo, vem perdendo competitividade. E isso significa, no mundo globalizado, lá na



frente, que a gente vai ser a fazenda do mundo, o que é uma coisa horrorosa para o Brasil, sobretudo para as gerações que geraram excedentes da agricultura para que a gente chegasse a ser um país industrializado, mas o Brasil está perdendo competitividade.

O transporte, obviamente, está no caminho crítico dessa competitividade. Se a gente tiver obrigações fatiadas, digamos: *“Olha, vamos fazer isso, aquilo ou aquilo”*, eu acredito que a gente pode perder ainda mais a nossa posição competitiva, mas compartilho da ideia de que o mundo é um só. Nós temos que envidar esforços para diminuir os gases de efeito estufa, mas essa questão de ser fatiado me preocupou. Por isso, fiz a pergunta e coloquei essa preocupação. Eu gostaria só que o senhor confirmasse que o Brasil vai atender às exigências da IMO, do ponto de vista legal, internacionalmente, dentro de um quadro maior, de compromissos maiores de todos os países. Era isso que eu gostaria de saber.

Segundo, os senhores têm a quantidade de gás de efeito estufa que o transporte marítimo — acho difícil separar cabotagem de transporte intercontinental —, no comércio mundial, ou seja, quanto por cento de gás de efeito estufa representa este transporte para... Três por cento de toda a navegação? E a Aeronáutica, e da OACI, quantos por cento? Vocês não têm? Dois por cento. Entre os países vizinhos tem o transporte por terra. Eu não sei quanto é o transporte geral, mas 3% já é bastante coisa e a tendência é aumentar o comércio mundial, sobretudo nessa nova divisão do trabalho, porque eu espero que o Brasil não seja só a fazenda do mundo. Então, está respondida. Não fica nenhuma questão. A primeira era só uma confirmação do Ministro.

Queria parabenizar o Deputado Marquezelli. Acho que é uma discussão importante. Na minha opinião, a gente não deve fatiar. O Brasil deve assumir compromissos globais, embora, internamente, eu concorde com o Deputado Alfredo Sirkis de o Brasil deveria se autoimpor esse controle, o desflorestamento zero na Amazônia, e fazer isso pela imagem do País, por nós mesmos e não pelos outros.

Eu não posso deixar de fazer um último comentário. Chegar aqui hoje foi difícil, mas tenho uma tese comigo de que a altura dos protestos vezes a justiça dos argumentos é uma constante. Quando a justiça é muito pequena, temos de gritar muito alto. É impressionante isso.



Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Nelson Marquezelli) - Deputado Jair Bolsonaro.

**O SR. DEPUTADO JAIR BOLSONARO** - Cumprimento meu Almirante, se bem que eu seria mais antigo, porque a minha turma é de General de Divisão hoje em dia, mas é um prazer vê-lo aqui. Cumprimento o Sr. Ministro Everton também, em especial o Marquezelli, meu amigo de muito tempo.

Desculpe-me porque não vou pedir respostas dos senhores ou de V.Exa. Eu quero fazer uma propaganda de uma proposta de emenda à Constituição de minha autoria, que já tem uns 10 anos na Casa e tem a ver com o caso.

Não sou tão estudioso do assunto como o Sirkis, que fala muito bem, mas eu vejo — pode ser que o Sirkis não esteja de acordo com o que eu vou falar aqui — essa preocupação mundial com a emissão de poluentes, uma maneira de reduzi-los, o que seria muito salutar.

Por outro lado, o que faz com que tenhamos um navio a mais por ano, numa rota daqui para a Europa? A necessidade de comércio, algo transportado ou gente, passageiros ou carga. O que faz com que no Brasil, ou em outro país qualquer, tenha um avião a mais por ano? É mais gente que temos para voar, para transportar alguma coisa.

Se não me engano, em 2011, o mundo atingiu 7 bilhões de habitantes — pelo amor de Deus, 7 bilhões de habitantes! — e a previsão para 2025 são 8 bilhões de habitantes. É isso que impulsiona, no meu entender, porque para se fazer uma caneta se gasta energia e se polui. Com o transporte é a mesma coisa. Sirkis, se eu estiver errado, você me ajude depois, porque eu quero estar no seu time, porque eu estou sozinho (*riso*).

Eu faço levantamento pelo Serviço Militar Obrigatório. São aproximadamente 1 milhão e 600 mil alistados por ano. Se multiplicarmos por dois, porque as mulheres não se alistam, nós temos pouco mais de 3 milhões e 200 mil, porque são mais mulheres do que homens; tirando os mortos, nós crescemos 3 milhões de habitantes por ano. O mundo cresce 80 milhões de habitantes por ano. A China, com toda aquela política de controle de natalidade de um filho por casal, tem um crescimento de quase 20 milhões de habitantes por ano — apesar de que muitas vezes, quando



nasce menina, matam, pois querem ter menino, para trabalhar na agricultura, por exemplo.

A pergunta é: quando é que os senhores, em especial o Ministro, se puder responder, vão debater o assunto planejamento familiar nessas grandes reuniões?

Eu espero que estejam no caminho certo. Se não, por favor, demovam-me da ideia. Eu estou vendo nos jornais, todos os dias, a questão da Previdência: “*Em 2030, vai começar a cair*”. Pessoal, de vez em quando 2% é maior do que 4%. Ou não? Se crescíamos 4% com 70 milhões de habitantes, em 1970, e se estamos agora com 200 milhões, 2% dá um número maior. Então, tem de ter uma medida para haver planejamento familiar, até porque chega de analfabetos com títulos na mão para perpetuar alguém no poder e para poluir o mundo. Era só isso.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Nelson Markezelli) - Passo a palavra ao Almirante Jorge Henrique Machado.

**O SR. JORGE HENRIQUE MACHADO** - Deputado Alfredo Sirkis, obrigado pelas perguntas; são muito boas. A ideia de economizar combustível é melhor ainda. Com relação à qualidade do combustível, eu fui chefe de máquinas de um porta-aviões e, do ponto de vista de um porta-aviões — que não é tão grande quanto um Valemax que hoje cruza os nossos oceanos —, a proporção de consumo de combustível para propulsão era mais ou menos três quartos daquilo que a gente utiliza como um todo. O quarto restante era para energia elétrica e outros. Então, a propulsão consome muito.

Agora, com relação à qualidade do combustível, esse certificado de eficiência energética não é só um papel. Por trás, ele carrega os procedimentos de economia de combustível e, conseqüentemente, de menor emissão. É como se fossem boas práticas para conduzir um navio. Por exemplo: diminuir a velocidade do navio para atingir determinado porto, otimizar as rotas do navio. A gente imagina que seja um certificado como aquele que há nas geladeiras, aquele certificado de eficiência energética, com cores e letras. Mas, por trás desse certificado não há uma nota específica, há, sim, os procedimentos para que aquele navio já em uso economize mais energia e, com isso, emita menos.



Para os navios novos, isso não é problema, porque já estão carreando todas essas inovações tecnológicas. Então, eles fizeram inovações tecnológicas para os meios novos e procedimentos operacionais para os meios antigos, visando à redução de emissão. É isso que eu posso passar para o senhor.

**O SR. DEPUTADO ALFREDO SIRKIS** - Em relação à qualidade do combustível eu posso ter uma impressão equivocada, mas a impressão que tenho é que, nas embarcações, costuma-se usar um combustível mais poluente, até porque elas não passam por dentro de cidades. Então, se houvesse o uso de combustíveis menos poluentes, análogos ao *diesel* metropolitano — não sei se existe *diesel* metropolitano para navio —, isso não seria um elemento?

**O SR. JORGE HENRIQUE MACHADO** - Sim, o senhor está certo. Nós temos diversos tipos de combustíveis sendo usados nos navios. Na Marinha mesmo, nós temos combustíveis diferentes para cada característica de propulsão. Os navios mercantes utilizam basicamente um óleo pesado. Hoje, nós já estamos reduzindo essas características poluentes de um óleo pesado adicionando óleo *diesel*. Então, nós usamos uma proporção de óleo *diesel* que deixa esse óleo mais fino e, conseqüentemente, menos poluente.

A tendência dos motores modernos é queimar *diesel*, *diesel* puro. Temos até uma classificação no Brasil, que se chama (*ininteligível*), que é um óleo muito leve e, conseqüentemente, menos poluente. Mas isso tudo está no bojo da modernização dos meios, principalmente dos motores. São motores imensos, de alta tecnologia, de alta *performance* e a Wärtsilä, a Man, etc., já carregam nos seus projetos as características de um óleo mais leve.

**O SR. DEPUTADO EMANUEL FERNANDES** - Almirante, qual é o custo do combustível no custo final do transporte no caso da Marinha Mercante?

**O SR. JORGE HENRIQUE MACHADO** - Essa informação eu não sei, mas o Comandante Winston talvez saiba.

**O SR. DEPUTADO EMANUEL FERNANDES** - É mais ou menos; apenas uma ordem de grandeza.

**O SR. JORGE HENRIQUE MACHADO** - Eu não tenho.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Nelson Markezelli) - O senhor encerrou?

**O SR. JORGE HENRIQUE MACHADO** - Sim, senhor.





**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Nelson Marquezelli) - Eu vou passar a palavra ao Sr. Winston Rodrigues.

**O SR. WINSTON RODRIGUES LIMA** - Obrigado, Presidente.

Tentando complementar as palavras do Almirante, a resolução que trata das medidas técnico-operacionais é uma, e existe outra, da IMO, que trata da melhora dos combustíveis. Para 2020, o nível de emissão não de monóxido de carbono, mas, por exemplo, de enxofre, vai ser reduzido a mais da metade do que é hoje, por lei. Fora isso, foram criadas algumas áreas de controle ambiental em que a emissão tem que ser menor ainda com relação a enxofre. O mundo já está de olho nisso, e essa meta é para 2020.

**O SR. DEPUTADO EMANUEL FERNANDES** - A PETROBRAS se comprometeu para quando, o senhor sabe? Eu me lembro que era para ser em 2010, mas acabaram adiando, no caso de enxofre.

**O SR. WINSTON RODRIGUES LIMA** - Com relação à política para atender a essa diminuição, já fizemos até umas reuniões com o Ministério de Minas e Energia e chamaram a PETROBRAS. E eles estão analisando como vai ser feito isso.

No mundo, pelo menos foi a informação que obtivemos junto à PETROBRAS, isso ainda está muito incipiente. Outras empresas que trabalham com o refino estão considerando um corte muito drástico e, para atender a essa nova demanda, elas estão ainda na fase da perplexidade. Como é para 2020, ainda há 1 ou 2 anos para que se comece a reagir, mas na IMO algumas conversas de corredor dão conta de que talvez seja solicitada uma postergação para 2025.

A onda para buscarmos uma melhora desse combustível, uma menor emissão de enxofre é forte e acho que não tem mais como voltar atrás. Mas não posso afirmar nada quanto à política interna da PETROBRAS, hoje, com relação a esse assunto. Eles estão analisando; foi o que nos passaram. Realmente, a onda de diminuição de emissão não tem como voltar atrás.

Com relação ao que o Deputado Alfredo Sirkis comentou, de 3% caindo para 2%, é um valor absoluto, não é o de hoje. É o que se prevê para o futuro. Mesmo com o crescimento do comércio e, conseqüentemente, da poluição, busca-se diminuir, em valores absolutos, de 3% para 2%. O problema é que, em 2008,



quando foram feitos esses estudos, o mundo estava em crise e o comércio marítimo tinha caído muito. Portanto, esses números estão sendo questionados na IMO.

**O SR. DEPUTADO ALFREDO SIRKIS** - Deixa-me ver se entendi direito. Na apresentação que o Contra-Almirante fez, ele colocou, como meta de diminuição, que os 3% seriam em relação ao percentual dentro das emissões globais e diminuiria para 2% dentro das emissões globais, o que é diferente de diminuir em 1% as emissões absolutas, o agregado de emissões de transporte marítimo, quando, na verdade, esse é o número que vale. O que vale é o agregado.

**O SR. WINSTON RODRIGUES LIMA** - Sim. Hoje, embora o número esteja sendo questionado, 3% da emissão no mundo é por conta do transporte marítimo internacional. Em alguns anos, a IMO pretende que isso caia para 2%, naquele momento, do que estiver sendo emitido no mundo. Por isso, como eles estão achando que essas medidas ainda são fracas, há em estudo outras medidas para que se garanta a diminuição de 3% para 2%, mas não é a pauta. São outras medidas que ainda não foram colocadas em prática.

Com relação ao que poderia somar, acho que foi isso. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Nelson Marquezelli) - Passo a palavra agora ao Ministro Everton Lucero.

**O SR. EVERTON LUCERO** - Muito obrigado, Sr. Presidente. Com relação à pergunta do Deputado Alfredo Sirkis (a quantas anda a tramitação do documento da Emenda 6), como eu falei, está em tramitação no âmbito do Poder Executivo. A última informação que eu tenho é que já se encontra na Casa Civil, em preparação para ser oportunamente encaminhada à apreciação desta Casa.

**O SR. DEPUTADO ALFREDO SIRKIS** - Casa Civil e oportunamente são duas palavras que fazem imaginar que vai demorar muito tempo. *(Risos.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Nelson Marquezelli) - Deixe-o concluir.

**O SR. EVERTON LUCERO** - Com relação ao seu comentário de emissões, eu procurei não me estender na minha apresentação inicial e detalhar demais as nossas posições a respeito do princípio das responsabilidades comuns, mas diferenciadas, mas terei prazer em fazê-lo em outra oportunidade. Se esta Comissão assim julgar conveniente, virei com o maior prazer.



Só gostaria de lembrar que o efeito sobre o aumento global da temperatura não decorre apenas das emissões atuais, mas, sim, como o próprio Deputado lembrou, há uma responsabilidade histórica que vem desde o início da Revolução Industrial. E esta responsabilidade histórica pelas emissões que foram feitas desde 1850 é que precisa ser levada em conta, e é a base para a aplicação do princípio das responsabilidades comuns, mas diferenciadas entre países que já se industrializaram e países que estão em processo.

Em segundo lugar, com relação à pergunta do Deputado Emanuel Fernandes, a quem também agradeço, gostaria de dizer que sim, confirmo: o Brasil deve atender e implementar o compromisso da IMO justamente porque nós logramos, como eu falei, em maio deste ano, o reconhecimento, no âmbito da IMO. Aliás, é o reconhecimento inédito e histórico, como observado pelo próprio Diretor-Geral da organização, do princípio de que é necessário o provimento de tecnologia e de capacitação para que os países possam, em igualdade de condições, implementar a nova norma.

Com relação à pergunta do Deputado Jair Bolsonaro, eu me declaro incapaz de responder. Por ser Chefe da Divisão de Clima, Ozônio e Segurança Química, do Ministério das Relações Exteriores eu não tenho condições de falar sobre planejamento familiar. Não é um assunto que me toca e não é um assunto que tem surgido no âmbito das negociações que acompanho.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Nelson Marquezelli) - Muito bem.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar a reunião, agradecendo a presença de todos os convidados e nos colocando à disposição de todos.

Está encerrada a sessão.