

Prazo para vigorar

Finlândia ratifica adesão e Convenção sobre Água de Lastro vai entrar em vigor em setembro de 2017

A Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios (BWM Convention) entrará em vigor em um ano, após 13 anos de sua publicação, em 2004. A Finlândia ratificou sua adesão à convenção no dia 8 de setembro, ao completar a tonelagem obrigatória. Segundo seu artigo 18, a Convenção entra em vigor 12 meses após a data em que não menos do que 30 Estados, cujas frotas mercantes combinadas constituam não menos que 35% da arqueação bruta da frota mercante mundial. Com a adesão da Finlândia, a convenção atingiu 52 ratificações, que representam 35,14% da arqueação bruta da frota mercante mundial. A entrada em vigor acontecerá no dia 8 de setembro de 2017.

A convenção tem por propósito evitar a introdução de organismos nocivos existentes na água de lastro dos navios que entram nos portos. Para tanto, a Convenção prevê a instalação de um sistema de tratamento da água de lastro a bordo dos navios em viagem internacional. Além disso, o navio deve realizar no mínimo uma troca da sua água de lastro a pelo menos 200 milhas náuticas da terra mais próxima

e em águas com pelo menos 200 metros de profundidade. Com a diferença de salinidade entre a região oceânica e as costas e os estuários, existe uma chance muito menor de ocorrer a bioinvasão, pois as espécies que vivem em alto mar têm menos chances de sobreviver perto da costa. Já o mar aberto é inóspito para as espécies exóticas que são transportadas nos tanques de lastro.

Nos termos da convenção, os navios estão obrigados a tratar as suas águas de lastro para a removerem, tornarem inofensivos ou evitarem a captação ou descarga de organismos aquáticos patogênicos por via das águas de lastro e respectivos sedimentos, que são transportadas nos tanques dos navios através

de mares e oceanos de todo o mundo. A convenção obriga os navios envolvidos no comércio internacional a tratar as suas águas de lastro e os sedimentos dentro de certos padrões, de acordo com um plano de tratamento específico para cada embarcação. Todos os navios deverão ter um livro de registro das águas de lastro e um Certificado de Tratamento das Águas de Lastro. A maioria dos navios terá que instalar a bordo o sistema de tratamento adequado, entre os mais de 60 modelos aprovados atualmente disponíveis.

O elevado custo de implantação e a recusa de ratificação pelos Estados Unidos levaram os armadores a postergar decisão de investir nos equipa-



Lactec



Incertezas levaram armadores a postergarem o investimento nos equipamentos



mentos. Com preços que podem chegar a US\$ 5 milhões, há também muitas incertezas quanto à eficiência dos sistemas de gerenciamento de água de lastro aprovados pela IMO. Mas a tendência é que haja agora uma corrida aos fornecedores. Nos Estados Unidos, apesar da não adesão o tratamento de água de lastro já é obrigatório.

A IMO realiza agora em outubro a 70ª Sessão do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho, quando as Diretrizes G8 serão revistas. Essas diretrizes tratam da homologação dos sistemas de gerenciamento de água de lastro. Uma resolução da IMO, de 2013, propõe alterações na programação de implantação dos sistemas. As regras permitem a distribuição da instalação por um período de cinco anos. A depender da data da primeira vistoria de renovação, estima-se alta demanda pelos equipamentos. Cerca de 50 mil navios deverão atender à convenção. A operação envolve aquisição dos equipamentos, certificação por classificadoras e obras nos estaleiros.

A efetivação representa, para o secretário-geral da Organização Marítima Internacional (IMO), Kitack Lim, “marco verdadeiramente significativo para a saúde do nosso planeta”. A Convenção passa a regulamentar de forma precisa a gestão e controle da água de lastro dos navios. “A disseminação de espécies invasoras tem sido reconhecida como uma das maiores ameaças à ecologia e ao bem-estar econômico do

A Finlândia ratificou a adesão, ao complementar a tonelagem de 35% necessária à homologação da convenção

planeta. Essas espécies estão causando enormes danos à biodiversidade e às valiosas riquezas naturais. As espécies invasivas também causam efeitos diretos e indiretos na saúde humana e danos ao meio ambiente, que muitas vezes são irreversíveis” afirmou Kitack Lim.

Para o engenheiro de vendas Victor Carvalho, do Grupo Vicel, um ano é espaço de tempo curto para aqueles que ainda não se programaram pela antecipação do investimento em equipamento. “A tendência é começar uma grande corrida por adequação”, diz. O Grupo Vicel representa com exclusividade no Brasil a De Nora Water Technologies, fabricante de sistemas de tratamento de água de lastro.

O CEO da De Nora, Lawrence Quinn, falou sobre a ratificação da Convenção enquanto participava da Shipbuilding Machinery & Marine, em Hamburgo, no início de setembro. “Para a De Nora, é a culminância dos planos que temos feito desde 2004 e a confirmação do investimento realizado ao longo desse tempo. A ratificação marca o início de uma nova era para nós e para armadores, operadores e tripulações em todo o mundo. As decisões deverão ser tomadas rapidamente e esperamos ser parceiros dos armadores em seus projetos de conformidade”, disse.

Em 2002, como parte do Programa Globallast, já haviam sido identificadas no Brasil cerca de 30 espécies bioinvasoras introduzidas via água de lastro. A principal foi a introdução do mexilhão dourado. Esse molusco foi introduzido via água de lastro na Argentina por navios comerciais vindos da Coreia ou Hong-kong. No Brasil, houve o primeiro registro de 1998 no lago Guaíba, em frente ao Porto de Porto Alegre. Desde então a disseminação ocorreu de forma muito rápida. De 1991 a 1998, a espécie já havia invadido cinco países: Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai, em avanço médio de 240 quilômetros por ano. Em 2001, foi registrada a ocorrência nas turbinas e nas encanações da usina hidrelétrica binacional de Itaipu. Atualmente, a espécie encontra-se espalhada por todo o pantanal mato-grossense e por diversos rios de estados próximos, como o rio Tietê.

Devido ao seu alto poder reprodutivo e a falta de inimigos naturais, essa espécie forma grandes aglomerados, o que causa problemas de entupimentos em sistemas coletores de água, canalizações, bombas, dutos e refrigeração de indústrias. Além disso, motores menores são entupidos e as embarcações de madeira têm seus cascos apodrecidos pela incrustação. Ambientalmente, o impacto também é grave, pois o mexilhão tem causado a modificação na estrutura da cadeia alimentar e alterado de forma significativa as características físicas e químicas das águas em que se alastrou. ■