CÂMARA DOS DEPUTADOS

APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 2.891 DE 1992 -

AUTOR:

Nº DE ORIGEM:
PL 2.891/92

EMENTA:
SUBSTITUTIVO DO SENADO FEDERAL AO PROJETO DE LEI Nº 2.891-D, DE 1992, que "dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seus derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

DESPACHO:
21/03/2000 - (ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54))

ENCAMINHAMENTO INICIAL:
AO ARQUIVO, EM 21/3/00

REGIME DE TRAMITAÇÃO
URGÊNCIA - ART. 64 - CF

COMISSÃO	DATA/ENTRADA
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /

PRAZO DE EMENDAS

COMISSÃO	INÍCIO	TÉRMINO
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /

DISTRIBUIÇÃO / REDISTRIBUIÇÃO / VISTA

A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ Presidente: _____
Comissão de: _____ Em: ____/____/____
A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ Presidente: _____
Comissão de: _____ Em: ____/____/____
A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ Presidente: _____
Comissão de: _____ Em: ____/____/____
A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ Presidente: _____
Comissão de: _____ Em: ____/____/____
A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ Presidente: _____
Comissão de: _____ Em: ____/____/____
A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ Presidente: _____
Comissão de: _____ Em: ____/____/____
A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ Presidente: _____
Comissão de: _____ Em: ____/____/____

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 2.891-E, DE 1992

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD -

SUBSTITUTIVO DO SENADO FEDERAL AO PROJETO DE LEI Nº 2.891-D, DE 1992, que "dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seus derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

(ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54))

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1°. Esta Lei, fundamentada nos termos do disposto nos arts. 20, incisos III a VII, 21, incisos XII, XIX e XXII, 22, incisos I e X, 23, incisos VI e VII, 24, incisos VI e VIII e 26, incisos I, II e III, da Constituição Federal, estabelece os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de petróleo e seus derivados e outras substâncias poluentes nas instalações portuárias e em águas sob a jurisdição nacional, visando evitar a degradação dessas águas e dos recursos naturais nelas contidos ou por elas banhados.

Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:

I - quando ausentes os pressupostos para as aplicações da Convenção MARPOL 73/78, suas emendas, anexos e atualizações ratificadas pelo Congresso Nacional;

II - às embarcações nacionais, portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio;

III - a todas as embarcações nacionais ou estrangeiras, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante, desde que em águas sob jurisdição nacional;

IV - aos terminais especializados em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas, estaleiros, marinas, clubes de iatismo e locais e instalações similares.

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD -
2

CAPÍTULO I

DAS DEFINIÇÕES E CLASSIFICAÇÕES

Art. 2°. Para os efeitos desta Lei ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - MARPOL 73/78 - Convenção Internacional de 1973 para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, estabelecida em Londres, em 2 de novembro de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978, elaborado em Londres em 17 de fevereiro de 1978, e suas emendas posteriores, ratificadas pelo Congresso Nacional;

II - CLC/69 - Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados Por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil e promulgada pelo Decreto n° 79.437, de 28 de março de 1977;

III - Áreas Ecologicamente Sensíveis são regiões das águas marítimas ou interiores onde a prevenção, o controle da poluição e a manutenção do equilíbrio ecológico exigem medidas especiais para a preservação do meio ambiente, determinadas em lei ou definidas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA;

IV - Navio é uma embarcação de qualquer tipo que opere no ambiente aquático, inclusive hidrofólios, veículos a colchão de ar, submersíveis e outros engenhos flutuantes;

V - Navio-Tanque é todo navio construído ou adaptado para transportar óleo a granel ou outras substâncias líquidas em seus tanques de carga, inclusive transportadores combinados;

VI - Transportador combinado é um navio utilizado para transportar tanto óleo como cargas sólidas a granel;

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD
3
P

VII - Navio de Produtos Químicos é todo navio construído ou adaptado para transportar cargas a granel de substâncias líquidas nocivas, ou qualquer outro navio quando estiver transportando uma carga ou parte da carga de substâncias líquidas nocivas a granel;

VIII - Plataformas são instalações ou estruturas, fixas ou flutuantes, localizadas em águas sob jurisdição nacional, destinadas às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a exploração dos recursos minerais oriundos do leito das águas interiores, seu subsolo ou do mar, da plataforma continental ou seu subsolo;

IX - Instalações de Apoio são quaisquer instalações ou equipamentos de apoio ou execução das atividades das plataformas ou terminais de movimentação de cargas a granel, tais como dutos submarinos, monobóias, quadro de bóias para amarração de navios e outras;

X - Óleo é qualquer forma de hidrocarboneto - petróleo e seus derivados - incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de petróleo e produtos refinados;

XI - Mistura Oleosa é uma mistura de água e óleo, em qualquer proporção;

XII - Substância Nociva é qualquer substância, inclusive óleo e misturas oleosas 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;

XIII - Descarga é qualquer despejo, escape, derrame, vazamento, bombeamento, lançamento para fora ou esvaziamento de

um navio, plataforma ou suas instalações de apoio, portos e terminais, de qualquer quantidade de substâncias nocivas;

XIV - Porto é qualquer instalação no litoral, margens de rios, lagos, lagoas e canais, destinada à atracação ou amarração de navios para movimentação de cargas ou pessoas;

XV - Terminal é qualquer instalação portuária situada no litoral, margens de rios, lagos, lagoas ou canais, destinada à atracação ou amarração de navios para movimentar carga especializada;

XVI - Incidente é qualquer descarga de substâncias nocivas decorrente de um fato, ação intencional ou acidental que ocasione risco potencial ou dano ao meio ambiente;

XVII - Terra mais Próxima é a mais próxima linha-de-base reta a partir da qual é estabelecido o mar territorial brasileiro;

XVIII - Lixo ou Resíduo são todos os tipos de sobras de víveres e os resíduos resultantes de faxinas e de trabalhos rotineiros nos navios, plataformas, portos, terminais e instalações de apoio;

XIX - Alijamento é todo despejo deliberado de resíduos e outras substâncias efetuado por embarcações, plataformas, aeronaves e outras instalações, inclusive o seu afundamento intencional no mar;

XX - Lastro Limpo é 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 tranqüilas, 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;

XXI - Lastro segregado é a água de lastro existente em um tanque completamente separado dos sistemas de óleo de carga e óleo combustível e permanentemente destinado ao transporte de lastro ou de outras cargas que não sejam óleo, misturas oleosas ou substâncias nocivas, conforme definido nesta Lei;

XXII - Razão Instantânea de Descarga de Conteúdo de Óleo é a vazão de descarga de óleo em litros por hora, em qualquer instante, dividida pela velocidade em milhas por hora (nós), no mesmo instante;

XXIII - Tanque de Resíduos é qualquer tanque destinado especificamente para depósito provisório dos líquidos de drenagem e lavagem de tanques e outras misturas e resíduos;

XXIV - Navio Novo é qualquer navio que atenda a uma das seguintes condições:

a) o contrato de construção tenha sido assinado após 31 de dezembro de 1975;

b) na ausência de contrato de construção, a quilha tenha sido batida ou estava em estágio similar de construção, após 30 de junho de 1976;

c) a entrega tenha sido efetivada após 31 de dezembro de 1979;

d) tenha sofrido uma grande obra de conversão, mediante contrato assinado após 31 de dezembro de 1975 e, na ausência deste, tenha iniciado as obras após 30 de junho de 1976 ou que tenha sido dado como pronto após 31 de dezembro de 1979;

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD -
6

XXV - Navio Existente - navio não enquadrado nas situações previstas no inciso anterior;

XXVI - Grande Obra de Conversão - conversão de um navio existente que:

a) altere substancialmente suas dimensões ou a sua capacidade de transporte;

b) tenha por objetivo prolongar substancialmente seu tempo de utilização;

c) altere de tal modo o navio que, se fosse novo, ficaria sujeito aos requisitos relevantes da Convenção MARPOL 73/78, os quais não lhe seriam aplicáveis como navio existente;

d) mude o seu tipo;

XXVII - Plano de Ação de Emergência é o 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 para a prevenção, controle e combate à poluição das águas;

XXVIII - Plano de Contingência é o conjunto de procedimentos e ações que visam a integração dos diversos planos de ação de emergência setoriais, bem como define os recursos humanos, materiais e equipamentos complementares para a prevenção, controle e combate da poluição das águas;

XXIX - Órgão Federal de Meio Ambiente é o órgão da estrutura do Poder Executivo Federal, parte constituinte do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, dentre cujas competências estejam a fiscalização e a proteção do meio ambiente;

XXX - Órgão Estadual de Meio Ambiente são os órgãos das estruturas dos Poderes Executivos Estaduais, parte constituinte do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, dentre cujas competências estejam a fiscalização e a proteção do meio ambiente;

XXXI - Autoridade administrativa competente é o órgão federal, a autoridade marítima, o órgão estadual em cujas atribuições se enquadrem as ações e providências previstas nesta Lei;

XXXII - Autoridade Marítima, exercida diretamente pelo Ministro da Marinha, é a autoridade responsável pela segurança do tráfego aquaviário, prevenção e fiscalização das atividades que causem poluição por navios, plataformas e suas instalações de apoio, além de outros cometimentos, relativos à poluição, a ela conferidos por esta Lei.

Art. 3°. São consideradas Águas Interiores, para os efeitos desta Lei:

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

II - as dos portos;

III - as das baías;

IV - as dos rios e de suas desembocaduras;

V - as dos lagos, das lagoas e dos canais;

VI - as dos arquipélagos; e

VII - as águas entre os baixios a descoberto da costa.

Parágrafo único. São consideradas Águas Marítimas, para os efeitos desta Lei, todas aquelas sob jurisdição nacional e que não sejam interiores.

Art. 4°. Para efeito desta Lei, as substâncias nocivas são classificadas em:

I - Categoria A: substâncias nocivas que, se descarregadas na água, através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam alto risco tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, prejudicando outros usos da água;

II - Categoria B: substâncias nocivas que, se descarregadas na água através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam médio risco tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, prejudicando outros usos da água;

III - Categoria C: substâncias nocivas que, se descarregadas na água através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam risco moderado tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, prejudicando outros usos da água;

IV - Categoria D: substâncias nocivas que, se descarregadas na água através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam baixo risco tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, com pouco ou nenhum prejuízo aos outros usos da água.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente divulgará e manterá atualizada a lista das substâncias classificadas neste artigo, devendo a classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto estabelece a Convenção MARPOL 73/78, seus protocolos, anexos e emendas.

CAPÍTULO II

DOS SISTEMAS DE PREVENÇÃO, CONTROLE E COMBATE DA POLUIÇÃO PROVENIENTE DE PORTOS, TERMINAIS, PLATAFORMAS E SUAS INSTALAÇÕES DE APOIO.

Art. 5°. Todo porto, terminal, plataforma e suas instalações de apoio, destinado a recepção e embarque de óleo ou substâncias nocivas disporá, obrigatoriamente, de instalações destinadas ao combate e controle da poluição da água.

§ 1°. As instalações de que trata o *caput* deste artigo devem incluir, no mínimo, as seguinte unidades:

I - estação para recebimento e tratamento dos resíduos resultantes da lavagem de tanques e porões e do deslastreamento dos navios que ali operam;

II - centro de combate à poluição causada por acidentes nas instalações portuárias ou por navios atracados, fundeados ou em trânsito pela região, dotado de pessoal treinado, equipamentos, materiais e meios de transporte adequados;

III - serviços de laboratório, próprios ou contratados a terceiros, para monitoramento da qualidade da água dos efluentes da estação de tratamento de resíduos e dos locais de descarga.

§ 2°. As instalações para recebimento e tratamento de óleo ou misturas oleosas e substâncias nocivas poderão ser exigidas em terminais especializados em outras cargas,

estaleiros, marinas, clubes de iatismo e similares, pelo órgão estadual ou, supletivamente, federal de meio ambiente.

Art. 6°. A definição das características das instalações referidas no *caput* do artigo anterior será feita mediante estudo técnico, o qual estabelecerá pelo menos:

I - as dimensões e características das instalações;

II - a localização apropriada das instalações;

III - a capacidade da estação de recepção e tratamento de resíduos, padrões de qualidade e locais de descarga de seus efluentes;

IV - os parâmetros e metodologia de controle operacional;

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

VI - a quantidade e qualificação do pessoal a ser empregado;

VII - o cronograma de implantação e de início de operação das instalações.

Art. 7°. Os portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio deverão elaborar Manual de Procedimento Interno para o gerenciamento dos riscos de poluição, bem como para a disposição final dos resíduos por eles gerados, provenientes das atividades de movimentação e armazenamento de substâncias nocivas e de óleo, que deverá ser aprovado pelos órgãos estadual e federal de meio ambiente, este supletivamente, em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas federais e estaduais vigentes.

Art. 8°. Os portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio devem ser dotados de Planos de Ação de Emergência para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas, os quais serão submetidos à aprovação dos órgãos estadual e federal de meio ambiente, este último em caráter supletivo.

§ 1°. No caso de áreas com vários portos, terminais ou plataformas, deverão ser elaborados planos de ação de emergência individuais, os quais serão consolidados na forma de um plano para toda a área sujeita ao risco de poluição, a ser aprovado pelos órgãos estadual e federal de meio ambiente, este supletivamente.

§ 2°. A responsabilidade pela consolidação dos diversos planos de ação de emergência em um plano para toda a área cabe aos proprietários das instalações, os quais deverão estabelecer e implementar os mecanismos de ação conjunta, de acordo com as leis, normas, orientações e diretrizes estaduais e federais e com o que dispõe esta Lei.

Art. 9°. Os Planos de Ação de Emergência serão consolidados pelos órgãos estaduais e, supletivamente, federais de meio ambiente, na forma de Planos de Contingência Estaduais e Regionais, em articulação com o órgão de defesa civil com jurisdição sobre a região a que se refere cada plano.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente consolidará os planos de contingência regionais e estaduais na forma de um Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos regionais e federais de defesa civil.

Art. 10. Os portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio deverão realizar auditorias ambientais

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD
12

bienais, as quais avaliarão os sistemas de gerenciamento e controle ambiental, devendo os respectivos relatórios ser encaminhados aos órgãos estadual e federal de meio ambiente.

CAPÍTULO III

DO TRANSPORTE DE ÓLEO E DE SUBSTÂNCIAS NOCIVAS

Art. 11. Os navios com arqueação bruta maior que cinqüenta, que transportem óleo ou o utilize para sua movimentação ou operação e as plataformas portarão a bordo, obrigatoriamente, um Livro de Registro de Óleo, aprovado nos termos da Convenção MARPOL 73/78, que poderá ser requisitado pelas autoridades navais e ambientais federais e estaduais, no qual serão feitas anotações relativas a todas as movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas, inclusive as entregas efetuadas às instalações de recebimento.

Art. 12. Todo navio que transportar substâncias nocivas a granel deverá ter a bordo um Livro de Registro de Carga, nos termos da Convenção MARPOL 73/78, que poderá ser requisitado pelas autoridades navais e ambientais federais e estaduais, no qual serão 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;

COMISSÕES PERMANENTES - 00 - COORD. DAC
13

VII - transferências de águas de lastro sujo para o mar;

VIII - descargas no mar, em geral.

Art. 13. Todo navio que transportar substâncias nocivas de forma fracionada deverá possuir e manter a bordo documento que as especifique e forneça sua localização no navio, devendo o seu agente ou responsável conservar cópia do documento até a descarga final das substâncias.

§ 1°. As embalagens das substâncias nocivas devem conter a sua identificação e advertências sobre seus riscos, com simbologia de acordo com a legislação e normas nacionais e internacionais em vigor.

§ 2°. As embalagens contendo substâncias nocivas devem ser devidamente estivadas e amarradas, além de posicionadas de acordo com critérios de compatibilidade com outras cargas existentes a bordo, de acordo com a segurança do navio e de seus tripulantes e de forma a evitar acidentes.

Art. 14. Os navios enquadrados na CLC/69 deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente, nela especificadas, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional.

Art. 15. O órgão federal de meio ambiente deverá elaborar e atualizar, anualmente, lista de substâncias cujo transporte seja proibido em navios ou que exijam medidas e cuidados especiais durante a sua movimentação.

CAPÍTULO IV

DA DESCARGA DE ÓLEO, SUBSTÂNCIAS NOCIVAS E LIXO EM ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL

Art. 16. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas classificadas na "Categoria A" do art. 5° desta Lei, ou aquelas provisoriamente classificadas como tal, ou água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

§ 1°. No caso de lavagens de tanques que contenham tais substâncias ou misturas, os efluentes resultantes deverão ser descarregados na sua totalidade em estação de recebimento e tratamento de resíduos, que adequará suas características às condições do local em que serão descarregadas.

§ 2°. A água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado, em quantidade superior a cinco por cento do seu volume total, só poderá ser descarregada no mar se:

I - enquadrar-se nos casos permitidos pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional;

II - atendidas as condições do inciso anterior, não se encontre o navio dentro dos limites de "Áreas Ecologicamente Sensíveis";

III - atendidas as condições dos incisos anteriores, sejam os procedimentos e arranjos para descarga aprovados pela

autoridade administrativa competente, de acordo com a legislação ambiental em vigor.

Art. 17. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias classificadas nas categorias "B", "C", e "D" definidas no art. 4° desta Lei, ou aquelas provisoriamente classificadas como tais, ou água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e outras misturas que as contenham, exceto quando:

I - a situação em que ocorrer o lançamento se enquadre nos casos permitidos pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional;

II - atendido o inciso anterior, não se encontre o navio dentro dos limites de "Áreas Ecologicamente Sensíveis";

III - atendidas as condições dos incisos anteriores, sejam os procedimentos para descarga aprovados pela autoridade administrativa competente ou por seu representante credenciado, de acordo com a legislação ambiental em vigor;

Parágrafo único. Os esgotos sanitários e águas servidas de navios, plataformas e instalações de apoio equiparam-se às substâncias classificadas na Categoria "C" do art. 4° desta Lei, em termos de critérios e condições para lançamento em águas sob jurisdição nacional, devendo tais lançamentos atender também as condições e regulamentos impostos pela legislação de vigilância sanitária.

Art. 18. É proibida a descarga de óleo processado ou não ou misturas oleosas em águas marítimas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CO -
16

Nacional, e não estando o navio dentro dos limites de "Áreas Ecologicamente Sensíveis".

Art. 19. A descarga de lixo em águas sob jurisdição nacional só será permitida quando as instalações portuárias não dispuserem de sistemas de recepção e tratamento e, mesmo assim, enquadrando-se nos casos e condições previstas pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional, e não se encontrando o navio, plataforma ou similar dentro dos limites de "Áreas Ecologicamente Sensíveis".

Parágrafo único. Em hipótese alguma será permitido o lançamento de metais pesados ou resíduos líquidos ou sólidos que os contenham em águas sob jurisdição nacional.

Art. 20. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de lixo constituído por todo tipo de plástico, inclusive cabos sintéticos, redes de pesca e sacos plásticos.

Art. 21. A descarga de substâncias nocivas de qualquer categoria, incluindo óleo e misturas oleosas processadas ou não e lixo, em águas nacionais, poderá ser excepcionalmente tolerada nas seguintes circunstâncias:

I - para salvaguarda de vidas humanas no mar ou da segurança do navio;

II - a descarga resulte de avaria no navio, plataforma ou seus equipamentos, depois de serem tentadas todas as alternativas possíveis para evitá-la;

III - a descarga tenha o propósito de combater casos específicos de poluição, visando minimizar os danos ambientais e com o conhecimento e aprovação da autoridade ambiental competente;

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD -
17

IV - para fins de pesquisa, desde que atendendo às seguintes condições:

a) a descarga for autorizada pela autoridade ambiental competente, após análise e aprovação do programa de pesquisa;

b) estiver presente, no local e hora da descarga, pelo menos um representante da autoridade ambiental que a autorizou;

c) o responsável pela descarga coloque à disposição, no local e hora em que ela ocorrer, pessoal especializado, equipamentos e materiais de eficiência já comprovada na contenção e eliminação dos efeitos sobre o meio ambiente a serem por ela causados;

V - no caso de perda acidental de redes de pesca ou outros materiais sintéticos.

Art. 22. É proibida a descarga em águas interiores brasileiras de substâncias nocivas de qualquer das categorias relacionadas no art. 4° desta Lei, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques, outros resíduos ou misturas contendo tais substâncias, óleo processado ou não, misturas oleosas e lixo de qualquer espécie, salvo casos excepcionais devidamente autorizados pela autoridade ambiental competente e que não contrariem a legislação ambiental federal e estadual em vigor.

Art. 23. As circunstâncias em que a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas, de misturas que as contenham, de água de lastro e outros resíduos poluentes for autorizada, não desobrigam o responsável pelo transporte da carga de recuperar os danos causados ao meio

ambiente e de indenizar pelos prejuízos decorrentes da descarga às atividades econômicas e ao patrimônio público e privado.

Art. 24. Qualquer incidente que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, ocorrido em portos e terminais, navios, plataformas e suas instalações de apoio, deverá ser imediatamente comunicado ao órgão federal de meio ambiente, à Capitania dos Portos e ao órgão estadual de meio ambiente, independentemente das medidas tomadas para seu controle.

Art. 25. O proprietário ou representante legal da plataforma, porto ou terminal e suas instalações de apoio ou do navio responsável pela descarga de material poluente em águas sob jurisdição nacional fica obrigado a ressarcir as despesas efetuadas para o controle ou minimização da poluição causada, aos órgãos responsáveis pelas medidas tomadas, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa.

Parágrafo único. No caso de descargas por navios não possuidores do certificado exigido pela Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, promulgada pelo Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977, a embarcação será retida e só será liberada após o depósito de caução como garantia para pagamento das despesas decorrentes da poluição.

Art. 26. A contratação, por órgãos ou empresas públicas ou privadas, de navios para realização de transporte de substâncias enquadradas no que prevê o art. 4º desta Lei e de óleo processado ou não, só poderá efetuar-se após a certificação de que as empresas transportadoras estejam

devidamente habilitadas, em termos de equipamentos e pessoal especializados, à segurança ambiental relativa às suas atividades.

CAPÍTULO V

DAS INFRAÇÕES E DAS PENALIDADES

Art. 27. Constituem infrações desta Lei:

I - a desobediência ao que prevêem os seus arts. 5° e 6°, combinados com o art. 36, sujeita à multa diária de 7.000 UFIR (sete mil unidades fiscais de referência) a 70.000 UFIR (setenta mil unidades fiscais de referência);

II - a desobediência ao que prevêem os seus arts. 7°, 8° e 10, sujeita à multa de 10.500 UFIR (dez mil e quinhentas unidades fiscais de referência) a 105.000 UFIR (cento e cinco mil unidades fiscais de referência);

III - a desobediência ao que prevêem os seus arts. 11, 12 e 13, sujeita à multa de 10.500 UFIR (dez mil e quinhentas unidades fiscais de referência) a 105.000 UFIR (cento e cinco mil unidades fiscais de referência) e retenção do navio até que a situação da carga seja regularizada;

IV - a desobediência ao que prevêem os seus arts. 16, 17, 18 , 19, 20, 21 e 22, sujeita à multa de 105.000 UFIR (cento e cinco mil unidades fiscais de referência) a 1.050.000 UFIR (um milhão e cinqüenta mil unidades fiscais de referência);

V - a desobediência ao que prevê o seu art. 27, sujeita à multa de 1.050.000 UFIR (um milhão e cinqüenta mil

unidades fiscais de referência) e à suspensão imediata das atividades da empresa transportadora em situação irregular.

§ 1°. O pagamento de multa não isenta o responsável pela infração das sanções administrativas e penais previstas na legislação em vigor, inclusive os Códigos Civil e Penal, e nem da responsabilidade de ressarcimento de perdas e danos ao patrimônio público e privado.

§ 2°. O Poder Executivo Federal estabelecerá os critérios para atualização monetária das multas previstas neste artigo.

§ 3°. Os valores arrecadados através da aplicação das multas previstas nos incisos deste artigo serão destinados aos órgãos que as aplicaram.

Art. 28. Respondem isolada ou solidariamente pelas infrações desta Lei:

I - o proprietário do navio ou quem legalmente o represente;

II - o armador ou operador do navio, caso o mesmo não esteja sendo armado ou operado pelo proprietário;

III - o comandante ou tripulante do navio;

IV - a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, que legalmente represente o porto, o terminal, a plataforma e suas instalações de apoio;

V - o proprietário da carga, quando esta for poluente, supletivamente.

Art. 29. O infrator será isento das penalidades previstas nesta Lei se o incidente que provocou danos ao meio ambiente ou o colocou em risco foi decorrência de um dos seguintes fatos:

COMISSÕES PERMANENTES - CD
COORD. CAS
21

I - ato de guerra, de hostilidade, de comoção, de insurreição ou de fenômeno natural de caráter excepcional e imprevisível ou irresistível;

II - ato ou omissão praticado por terceiro, com intenção de produzir danos.

Art. 30. A reincidência em qualquer infração prevista nesta Lei, no período de dois anos, sujeitará o infrator ao dobro do valor da multa correspondente.

Parágrafo único. A reincidência será caracterizada quando a fonte poluidora for a mesma e tiver sido definitivamente julgada procedente a infração anterior.

Art. 31. Constituem agravantes a não comunicação à autoridade competente de qualquer descarga envolvendo óleo ou substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional, bem como o não cumprimento dos preceitos estabelecidos nesta Lei e na legislação, normas e procedimentos técnicos pertinentes.

Art. 32. Constituem atenuantes a adoção de medidas mitigadoras e compensatórias com relação à poluição causada, desde que aprovadas pela autoridade ambiental competente.

CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E COMPLEMENTARES

Art. 33. São responsáveis pelo cumprimento desta Lei:

I - O Ministério da Marinha, por intermédio de suas organizações competentes, com as seguintes atribuições:

a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, quanto à observância de seus dispositivos e dos da

COMISSÕES PERMANENTES - CD - COORD. ESTUDOS 22

Convenção MARPOL 73/78, bem como as cargas embarcadas, de natureza tóxica, nociva ou perigosa, autuando os infratores;

b) levantar os 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 apurações de responsabilidades ao órgão federal de meio ambiente, para avaliação dos danos ambientais e início das medidas judiciais cabíveis;

II - o órgão federal de meio ambiente, com as seguintes competências:

a) fiscalizar os portos, terminais e similares, plataformas e instalações de apoio, quanto à observância de seus dispositivos e dos da Convenção MARPOL 73/78, bem como as cargas movimentadas, de natureza tóxica, nociva ou perigosa, autuando os infratores;

b) avaliar os danos ambientais causados por incidentes nos portos, terminais e similares, 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;

III - os órgãos estaduais de meio ambiente, com as seguintes competências:

a) fiscalizar os portos, terminais e similares, plataformas e instalações de apoio, quanto à observância de seus dispositivos e dos da Convenção MARPOL 73/78, bem como as

COORD. SAT... CS - IBAMA/MMA
23

cargas movimentadas, de natureza tóxica, nociva ou perigosa, autuando os infratores;

b) avaliar os danos ambientais causados por incidentes nos portos, terminais e similares, navios, plataformas e suas instalações de apoio e elaborar relatórios circunstanciados a respeito dos mesmos, encaminhando-os ao órgão federal de meio ambiente;

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

§ 1°. A Procuradoria Geral da República comunicará previamente aos Ministérios Públicos Estaduais a propositura de ações judiciais para que estes exerçam as faculdades previstas no § 5° do art. 113 da Lei n° 8.078, de 11 de setembro de 1990 - Código de Defesa do Consumidor.

§ 2°. A negligência ou omissão dos órgãos públicos na apuração de responsabilidades pelos incidentes e na aplicação das respectivas sanções legais implicará crime de responsabilidade de seus agentes.

Art. 34. O órgão federal de meio ambiente, ouvido o Ministério da Marinha, definirá as localizações e delimitações das "Áreas Ecologicamente Sensíveis", que deverão constar das Cartas Náuticas Nacionais.

Art. 35. Os Planos de Contingência estabelecerão o nível de coordenação e as atribuições dos diversos órgãos e instituições públicas e privadas neles envolvidas.

Art. 36. O alijamento em águas brasileiras deverá obedecer às condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias,

de 1972, promulgada pelo Decreto nº 87.566, de 16 de setembro de 1982 e suas alterações.

Art. 37. Os portos e terminais brasileiros já em operação terão, a partir da data da publicação desta Lei, os seguintes prazos para se adaptarem ao que dispõem os seus arts. 5º, 6º e 7º:

I - doze meses para elaborar e submeter à aprovação do órgão estadual de meio ambiente e, supletivamente, ao órgão federal de meio ambiente, o estudo técnico e o manual de procedimento interno a que se referem, respectivamente, os arts. 6º e 7º;

II - trinta e seis meses para implantar as obras e adquirir equipamentos, conforme estabelece o art. 5º, incluindo o pessoal adequado para operá-los.

Art. 38. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, devendo ser regulamentada, no que couber, no prazo de doze meses subseqüentes.

Art. 39. Revogam-se as disposições em contrário.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 18 de junho de 1996.

Às Comissões:
Viação e Transportes
Defesa do Cons., Meio Amb. e Minorias
Const. e Justiça e de Redação(Art.54,RI)

Em 15/03/00 PRESIDENTE

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 1996 (PL nº 2.891, de 1992, na Casa de origem), que "dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seu derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

Substitua-se o Projeto pelo seguinte:

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.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º 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.

Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:

I – quando ausentes os pressupostos para aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78);

II – às embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78;

III – às embarcações, plataformas e instalações de apoio estrangeiras, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante da Marpol 73/78, quando em água sob jurisdição nacional;

IV – 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.

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - SD - 26

CAPÍTULO I
DAS DEFINIÇÕES E CLASSIFICAÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I – Marpol 73/78: 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;

II – CLC/69: Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil;

III – OPRC/90: Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil;

IV – 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;

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

VI – plataformas: 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;

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

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

IX – mistura oleosa: mistura de água e óleo, em qualquer proporção;

X – 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;

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

XII – porto organizado: 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;

DAS COMISSÕES
27

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

XIV – 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;

XV – 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;

XVI – alijamento: 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;

XVII – lastro limpo: 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 tranqüilas, 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;

XVIII – tanque de resíduos: qualquer tanque destinado especificamente a depósito provisório dos líquidos de drenagem e lavagem de tanques e outras misturas e resíduos;

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

XX – plano de 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;

XXI – órgão ambiental ou órgão de meio ambiente: 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;

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

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

28 P

XXIV – órgão regulador da indústria do petróleo: 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).

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, são consideradas águas sob jurisdição nacional:

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 e a costa;

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

Art. 4º Para os efeitos desta Lei, as substâncias nocivas ou perigosas classificam-se nas seguintes categorias, de acordo com o risco produzido quando descarregadas na água:

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.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente divulgará e manterá atualizada a lista das substâncias classificadas neste artigo, devendo a classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto a estabelecida pela Marpol 73/78.

CAPÍTULO II
DOS SISTEMAS DE PREVENÇÃO, CONTROLE E COMBATE DA POLUIÇÃO

Art. 5º Todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, disporá 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.

§ 1° A definição das características das instalações e meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição será feita mediante estudo técnico, que deverá estabelecer, no mínimo:

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 pessoal a ser empregado;

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

§ 2º O estudo técnico a que se refere o § 1º deverá 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.

§ 3º As instalações ou meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição poderão ser exigidos das instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, bem como dos estaleiros, marinas, clubes náuticos e similares, a critério do órgão ambiental competente.

Art. 6º As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas deverão 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 deverá ser aprovado pelo órgão ambiental competente, em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas vigentes.

Art. 7º Os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, deverão dispor de planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, os quais serão submetidos à aprovação do órgão ambiental competente.

§ 1º No caso de áreas onde se concentrem portos organizados, instalações portuárias ou plataformas, os planos de emergência individuais serão consolidados na forma de um único plano de emergência para toda a área sujeita ao risco de poluição, o qual deverá estabelecer os mecanismos de ação conjunta a serem implementados, observado o disposto nesta Lei e nas demais normas e diretrizes vigentes.

§ 2º 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.

Art. 8º Os planos de emergência mencionados no art. 7º desta Lei serão consolidados pelo órgão ambiental competente, na forma de planos de contingência locais ou regionais, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente, em consonância com o disposto na OPRC/90, consolidará os planos de contingência locais e regionais na forma do Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos de defesa civil.

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES
30
CD

Art. 9º As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas e suas instalações de apoio deverão realizar auditorias ambientais bienais, independentes, com o objetivo de avaliar os sistemas de gestão e controle ambiental em suas unidades.

CAPÍTULO III
DO TRANSPORTE DE ÓLEO E SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS

Art. 10. As plataformas e os navios com arqueação bruta superior a cinqüenta 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, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão 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.

Art. 11. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa a granel deverá ter a bordo um livro de registro de carga, nos termos da Marpol 73/78, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão 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.

Art. 12. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa de forma fracionada, conforme estabelecido no Anexo III da Marpol 73/78, deverá 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.

§ 1º 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.

§ 2º As embalagens 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.

Art. 13. Os navios enquadrados na CLC/69 deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente, conforme especificado por essa convenção, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional.

Art. 14. O órgão federal de meio ambiente deverá elaborar e atualizar, anualmente, lista de substâncias cujo transporte seja proibido em navios ou que exijam medidas e cuidados especiais durante a sua movimentação.

CAPÍTULO IV
DA DESCARGA DE ÓLEO, SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS E LIXO

Art. 15. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas ou perigosas classificadas na categoria "A", definida no art. 4º desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tal, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

§ 1º A água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade superior a cinco por cento do seu volume total só poderá ser descarregada se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I – a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II – o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III – os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 2º É vedada a descarga de água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade inferior a cinco por cento do seu volume total.

Art. 16. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias classificadas nas categorias "B", "C", e "D", definidas no art. 4º desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tais, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e outras misturas que as contenham, exceto se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I – a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II – o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III – os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1º 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", definida no art. 4º desta Lei.

§ 2º Os lançamentos de que trata o § 1º deverão atender também às condições e aos regulamentos impostos pela legislação de vigilância sanitária.

Art. 17. É proibida a descarga de óleo, misturas oleosas e lixo em águas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Marpol 73/78, e não estando o

navio, plataforma ou similar dentro dos limites de área ecologicamente sensível, e os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1º No descarte contínuo de água de processo ou de produção em plataformas aplica-se a regulamentação ambiental específica.

§ 2º Não será permitido o alijamento de metais pesados ou resíduos líquidos ou sólidos contendo tais substâncias.

§ 3º Não será permitida a descarga de qualquer tipo de plástico, inclusive cabos sintéticos, redes sintéticas de pesca e sacos plásticos.

Art. 18. Exceto nos casos permitidos por esta Lei, 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 só poderá ser efetuada em instalações de recebimento e tratamento de resíduos, conforme previsto no art. 5º desta Lei.

Art. 19. 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.

Parágrafo único. Para fins de pesquisa, deverão ser atendidas as seguintes exigências, no mínimo:

I – a descarga seja autorizada pelo órgão ambiental competente, após análise e aprovação do programa de pesquisa;

II – esteja presente, no local e hora da descarga, pelo menos um representante do órgão ambiental que a houver autorizado;

III – o responsável pela descarga coloque 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.

Art. 20. A descarga de resíduos sólidos das operações de perfuração de poços de petróleo será objeto de regulamentação específica pelo órgão federal de meio ambiente.

Art. 21. As circunstâncias em que a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, ou misturas que os contenham, de água de lastro e de outros resíduos poluentes for autorizada não desobrigam o responsável de reparar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar as atividades econômicas e o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes dessa descarga.

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, deverá 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.

Art. 23. A entidade exploradora de porto organizado ou de instalação portuária, o proprietário ou operador de plataforma ou de navio, e o concessionário ou 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 minimização da poluição causada, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa.

Parágrafo único. No caso de descarga por navio não possuidor do certificado exigido pela CLC/69, a embarcação será retida e só será liberada após o depósito de caução como garantia para pagamento das despesas decorrentes da poluição.

Art. 24. A contratação, por órgão ou empresa pública ou privada, de navio para realização de transporte de óleo ou de substância enquadrada nas categorias definidas no art. 4º desta Lei só poderá efetuar-se após a verificação de que a empresa transportadora esteja devidamente habilitada para operar de acordo com as normas da autoridade marítima.

CAPÍTULO V
DAS INFRAÇÕES E DAS SANÇÕES

Art. 25. São infrações, punidas na forma desta Lei:

I – descumprir o disposto nos arts. 5º, 6º e 7º:

Pena – multa diária;

II – descumprir o disposto nos arts. 9º e 22:

Pena – multa;

III – descumprir o disposto nos arts. 10, 11 e 12:

Pena – multa e retenção do navio até que a situação seja regularizada;

IV – descumprir o disposto no art. 24:

Pena – multa e suspensão imediata das atividades da empresa transportadora em situação irregular.

§ 1º Respondem pelas infrações previstas neste artigo, na medida de sua ação ou omissão:

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.

§ 2º O valor da multa de que trata este artigo será fixada no regulamento desta Lei, sendo o mínimo de R$ 7.000,00 (sete mil reais) e o máximo de R$ 50.000.000,00 (cinqüenta milhões de reais).

§ 3º A aplicação das penas previstas neste artigo não isenta o agente de outras sanções administrativas e penais previstas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, 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.

Art. 26. A inobservância ao disposto nos arts. 15, 16, 17 e 19 será punida na forma da Lei nº 9.605, de 1998, e seu regulamento.

CAPÍTULO VI
DAS DISPOSIÇÃO FINAIS E COMPLEMENTARES

Art. 27. São responsáveis pelo cumprimento desta Lei:

I – a autoridade marítima, por intermédio de suas organizações competentes, com as seguintes atribuições:

a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, e as cargas embarcadas, de natureza nociva ou perigosa, autuando 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;

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;

II – o órgão federal de meio ambiente, com 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, autuando 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;

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;

III – o órgão estadual de meio ambiente com 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

GC - COORD. DAS C... - ...CAMENTES 35

danos ambientais causados por 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;

d) autuar os infratores na esfera de sua competência;

IV – o órgão municipal de meio ambiente, com 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;

c) autuar os infratores na esfera de sua competência;

V – o órgão regulador da indústria do petróleo, 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.

§ 1º A Procuradoria-Geral da República comunicará previamente aos ministérios públicos estaduais a propositura de ações judiciais para que estes exerçam as faculdades previstas no § 5º do art. 5º da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, na redação dada pelo art. 113 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor).

§ 2º A negligência ou omissão dos órgãos públicos na apuração de responsabilidades pelos incidentes e na aplicação das respectivas sanções legais implicará crime de responsabilidade de seus agentes.

Art. 28. 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.

Art. 29. Os planos de contingência estabelecerão o nível de coordenação e as atribuições dos diversos órgãos e instituições públicas e privadas neles envolvidas.

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD
36
P

Parágrafo único. As autoridades a que se referem os incisos XXI, XXII, XXIII e XXIV do art. 2º desta Lei atuarão de forma integrada, nos termos do regulamento.

Art. 30. O alijamento em águas sob jurisdição nacional deverá obedecer as condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, de 1972, promulgada pelo Decreto nº 87.566, de 16 de setembro de 1982, e suas alterações.

Art. 31. Os portos organizados, as instalações portuárias e as plataformas já em operação terão os seguintes prazos para se adaptarem ao que dispõem os arts. 5º, 6º e 7º:

I – trezentos e sessenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para elaborar e submeter à aprovação do órgão federal de meio ambiente o estudo técnico e o manual de procedimento interno a que se referem, respectivamente, o § 1º do art. 5º e o art. 6º;

II – até cinco anos, após a aprovação a que se refere o inciso I deste artigo, para colocar em funcionamento as instalações e os meios destinados ao recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e ao controle da poluição, previstos no art. 5º, incluindo o pessoal adequado para operá-los;

III – cento e oitenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para apresentar ao órgão ambiental competente os planos de emergência individuais a que se referem o *caput* do art. 7º.

Art. 32. Os valores arrecadados com a ampliação das multas previstas nesta Lei serão destinados aos órgãos que as aplicarem, no âmbito de suas competências.

Art. 33. O Poder Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, no prazo de trezentos e sessenta dias da data de sua publicação.

Art. 34. Esta Lei entra em vigor noventa dias da data de sua publicação.

Art. 35. Revogam-se a Lei nº 5.357, de 17 de novembro de 1967, e o § 4º do art. 14 da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.

Senado Federal, em 13 de março de 2000

Senador Antonio Carlos Magalhães
Presidente

vpl/plc96037

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS–CeDI

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES – CD – 37

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, nos termos do art. 44, item I, da Constituição, e eu, Humberto Lucena, Presidente do Senado Federal, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO N° 4, DE 1987

APROVA, COM RESERVAS, OS TEXTOS DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL DE 1973 PARA PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO CAUSADA POR NAVIOS, CONCLUÍDA EM LONDRES, A 2 DE NOVEMBRO DE 1973, E DO PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO CAUSADA POR NAVIOS, CONCLUÍDO A 17 DE FEVEREIRO DE 1978, EM LONDRES.

Art. 1° São aprovados, com reservas, os textos da Convenção Internacional de 1973 para Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, a 2 de novembro de 1973, e do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluído em Londres, a 17 de fevereiro de 1978.

§ 1° As reservas de que trata este artigo referem-se ao artigo 10 da Convenção e seu Protocolo II, por serem suas disposições conflitantes com o artigo 15 da Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro, aprovada pelo Decreto-lei n° 4.657, de 4 de setembro de 1942.

§ 2° Os Anexos III, IV e V, por serem opcionais, nos termos do artigo 14 da convenção, serão objeto de declaração, na qual se afirmará seu caráter não mandatório para o Brasil.

Art. 2° Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 9 de novembro de 1987.

SENADOR HUMBERTO LUCENA
Presidente

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS–CeDI

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES – CD
38

DECRETO LEGISLATIVO Nº 43, DE 10 DE ABRIL DE 1995.

APROVA O TEXTO DA CONVENÇÃO Nº 134, DA ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO, SOBRE PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRABALHO DOS MARÍTIMOS, ADOTADA EM GENEBRA, EM 30 DE OUTUBRO DE 1970, DURANTE A LV SESSÃO DA CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DO TRABALHO.

Art. 1º É aprovado o texto da Convenção nº 134, da Organização Internacional do Trabalho, sobre Prevenção de Acidentes de Trabalho dos Marítimos, adotada em Genebra, em 30 de outubro de 1970, durante a LV Sessão da Conferência Internacional do Trabalho.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

CONVENÇÃO SOBRE PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRABALHO DOS MARÍTIMOS

Art. 1º

1. Para os fins da presente Convenção, a expressão "marítimos" aplica-se a qualquer pessoa empregada, em qualquer condição, a bordo de um navio, que não seja navio de guerra e que esteja registrado num território em que vigore esta Convenção e que se destine normalmente à navegação marítima

2. Em caso da dúvida quanto à questão de saber se certas categorias de pessoas devem ser consideradas como marítimos para os fins da Convenção, esta questão será resolvida, em cada país, pela autoridade competente, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas.

3. Para os fins da presente convenção, a expressão "acidentes de trabalho" aplica-se aos acidentes de que são vítimas os marítimos em virtude ou por ocasião de seu emprego.

39

Art. 2º

1. Em cada país marítimo, a autoridade competente deverá tomar as medidas necessárias para que sejam feitos inquéritos e relatórios apropriados dos acidentes de trabalho e elaboradas e analisadas estatísticas pormenorizadas sobre esses acidentes.

2. Todos os acidentes de trabalho deverão ser assinalados e as estatísticas não deverão se cingir aos acidentes mortais ou aos acidentes em que o próprio navio for atingido.

3. As estatísticas deverão abranger o número, a natureza, as causas e as conseqüências dos acidentes de trabalho e especificar a parte do navio, por exemplo, convés, máquinas ou locais do serviço geral, e o local, por exemplo, no mar ou no porto - em que o acidente se produzir.

4. A autoridade competente deverá proceder a um inquérito sobre as causas e as circunstâncias de acidentes de trabalho que provocarem perdas de vidas humanas ou lesões corporais graves, assim como de todos os outros acidentes previstos na legislação nacional.

.....

.....

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES
40
CD

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL aprovou. nos termos do art. 44, inciso I, da Constituição, e eu, JOSÉ DE MAGALHÃES PINTO, PRESIDENTE do SENADO FEDERAL. Promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 74, DE 1976

APROVA O TEXTO DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO.

Art . 1° - É aprovado o texto da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, concluída em Bruxelas, a 29 de novembro de 1969.

Art . 2° - Este decreto legislativo entrará em vigor na data de sua publicação.

SENADO FEDERAL, em 30 de setembro de 1976
JOSÉ DE MAGALHÃES PINTO
PRESIDENTE

CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO, 1969

Os estados partes da presente convenção,

Conscientes dos riscos de poluição criados pelo transporte marítimo internacional de óleo a granel;

Convencidos da necessidade de garantir uma indenização adequada às pessoas que venham a sofrer danos causados por poluição resultante de fugas ou descargas de óleo proveniente de navios;

Desejosos de adotar regras e procedimentos uniformes num plano internacional para definir as questões de responsabilidade e garantir, em tais ocasiões, uma reparação eqüitativa,

Concordam no que se segue:

COORD. DAS COMISSÕES TÉCNICAS – CD – 43

ARTIGO I

Para os fins da presente convenção:

1) "navio" significa toda embarcação marítima ou engenho marítimo flutuante, qualquer que seja o tipo, que transporte efetivamente óleo a granel como carga;

2) "pessoa" significa toda pessoa física ou jurídica de direito público ou de direito privado incluindo um estado e suas subdivisões políticas constitucionais;

3) "proprietário" significa a pessoa ou pessoas registradas como proprietário do navio, ou em falta de matrícula, a pessoa ou pessoas que têm o navio por propriedade, todavia, nos casos de um navio de propriedade de um estado e operado por uma companhia que, nesse estado, é registrada como operadora do navio, o termo "proprietário" designa essa companhia;

4) "estado de registro de navio" significa, em relação aos navios registrados. o estado no qual o navio tiver sido registrado e, com relação aos navios não registrados, o estado cuja bandeira o navio arvora;

5) "óleo" significa qualquer óleo persistente, tais como petróleo bruto óleo combustível, óleo diesel pesado, óleo lubrificante e óleo de baleia, quer transportado a bordo de um navio como carga ou nos tanques de um navio, quer nos tanques de combustível desse navio;

6) "dano por poluição" significa a perda ou dano, causados fora navio transportador de óleo. por contaminação resultante de um derrame ou descarga de óleo do navio onde quer que possa ocorrer esse derrame ou descarga, e inclui o custo das despesas com medidas preventivas e outras perdas ou danos causados por essas medidas preventivas;

7) "medidas preventivas" significa quaisquer medidas razoáveis, tomadas por qualquer pessoa após ter ocorrido um incidente, visando prevenir ou minimizar o dano causado pela poluição;

8) "incidente" significa todo fato ou conjunto de fatos que têm mesma origem e que resultem em danos por poluição;

9) "organização" significa a Organização Marítima Consultiva Inter-governamental.

.....

.....

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS–CeDI

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES – CD
42
P

LEI Nº 9.605, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1998.

DISPÕE SOBRE AS SANÇÕES PENAIS E ADMINISTRATIVAS DERIVADAS DE CONDUTAS E ATIVIDADES LESIVAS AO MEIO AMBIENTE, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

.....

CAPÍTULO II
Da Aplicação da Pena

.....

Art.15. São circunstâncias que agravam a pena, quando não constituem ou qualificam o crime:

I - reincidência nos crimes de natureza ambiental;

II - ter o agente cometido a infração:

a) para obter vantagem pecuniária;

b) coagindo outrem para a execução material da infração;

c) afetando ou expondo a perigo, de maneira grave, a saúde pública ou o meio ambiente;

d) concorrendo para danos à propriedade alheia;

e) atingindo áreas de unidades de conservação ou áreas sujeitas, por ato do Poder Público, a regime especial de uso;

f) atingindo áreas urbanas ou quaisquer assentamentos humanos;

g) em período de defeso à fauna;

h) em domingos ou feriados;

i) à noite;

j) em épocas de seca ou inundações;

l) no interior do espaço territorial especialmente protegido;

m) com o emprego de métodos cruéis para abate ou captura de animais;

n) mediante fraude ou abuso de confiança;

o) mediante abuso do direito de licença, permissão ou autorização ambiental;

p) no interesse de pessoa jurídica mantida, total ou parcialmente, por verbas públicas ou beneficiada por incentivos fiscais;

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD
43
P

q) atingindo espécies ameaçadas, listadas em relatórios oficiais das autoridades competentes;

r) facilitada por funcionário público no exercício de suas funções.

Art.16. Nos crimes previstos nesta Lei, a suspensão condicional da pena pode ser aplicada nos casos de condenação a pena privativa de liberdade não superior a três anos.

Art.17. A verificação da reparação a que se refere o § 2º do art. 78 do Código Penal será feita mediante laudo de reparação do dano ambiental, e as condições a serem impostas pelo juiz deverão relacionar-se com a proteção ao meio ambiente.

.....

Art.19. A perícia de constatação do dano ambiental, sempre que possível, fixará o montante do prejuízo causado para efeitos de prestação de fiança e cálculo de multa.

Parágrafo único. A perícia produzida no inquérito civil ou no juízo cível poderá ser aproveitada no processo penal, instaurando-se o contraditório.

.....

.....

44
9

LEI Nº 7.347, DE 24 DE JULHO DE 1985.

DISCIPLINA A AÇÃO CIVIL PÚBLICA DE RESPONSABILIDADE POR DANOS CAUSADOS AO MEIO AMBIENTE, AO CONSUMIDOR, A BENS E DIREITOS DE VALOR ARTÍSTICO, ESTÉTICO, HISTÓRICO, TURÍSTICO E PAISAGÍSTICO (VETADO) E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

.....

Art. 5º A ação principal e a cautelar poderão ser propostas pelo Ministério Público, pela União, pelos Estados e Municípios. Poderão também ser propostas por autarquia, empresa pública, fundação, sociedade de economia mista ou por associação que:

I - esteja constituída há pelo menos um ano, nos termos da lei civil;

II - inclua entre suas finalidades institucionais a proteção ao meio ambiente, ao consumidor, à ordem econômica, à livre concorrência, ou ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;

** Inciso II com redação dada pela Lei nº 8.884, de 11/06/1994..*

§ 1º O Ministério Público, se não intervier no processo como parte, atuará obrigatoriamente como fiscal da lei.

§ 2º Fica facultado ao Poder Público e a outras associações legitimadas nos termos deste artigo habilitar-se como litisconsortes de qualquer das partes.

§ 3º Em caso de desistência infundada ou abandono da ação por associação legitimada, o Ministério Público ou outro legitimado assumirá a titularidade ativa.

** § 3º com redação determinada pela Lei nº 8.078, de 11/09/90.*

§ 4º O requisito da pré-constituição poderá ser dispensado pelo juiz, quando haja manifesto interesse social evidenciado pela dimensão ou característica do dano, ou pela relevância do bem jurídico a ser protegido.

** § 4º acrescentado pela Lei nº 8.078, de 11/09/90.*

§ 5º Admitir-se-á o litisconsórcio facultativo entre os Ministérios Públicos da União, do Distrito Federal e dos Estados na defesa dos interesses e direitos de que cuida esta Lei.

** § 5º acrescentado pela Lei nº 8.078, de 11/09/90.*

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD - 45 P

§ 6º Os órgãos públicos legitimados poderão tomar dos interessados compromisso de ajustamento de sua conduta às exigências legais, mediante cominações, que terá eficácia de título executivo extrajudicial.

** § 6º acrescentado pela Lei nº 8.078, de 11/09/90.*

.....

.....

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS–CeDI

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD - 46

LEI Nº 5.357, DE 17 DE NOVEMBRO DE 1967.

ESTABELECE PENALIDADES PARA EMBARCAÇÕES E TERMINAIS MARÍTIMOS OU FLUVIAIS QUE LANÇAREM DETRITOS OU ÓLEO EM ÁGUAS BRASILEIRAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Art. 1º As embarcações ou terminais marítimos ou fluviais de qualquer natureza, estrangeiros ou nacionais, que lançarem detritos ou óleo nas águas que se encontrem dentro de uma faixa de 6 (seis) milhas marítimas do litoral brasileiro, ou nos rios, lagoas e outros tratos de água, ficarão sujeitos às seguintes penalidades:

a) as embarcações, à multa de 2% (dois por cento) do maior salário-mínimo vigente no território nacional, por tonelada de arqueação ou fração;

b) os terminais marítimos ou fluviais, à multa de 200 (duzentas) vezes o maior salário-mínimo vigente no território nacional.

Parágrafo único. Em caso de reincidência, a multa será aplicada em dobro.

Art. 2º A fiscalização desta Lei fica a cargo da Diretoria de Portos e Costas do Ministério da Marinha, em estreita cooperação com os diversos órgãos federais ou estaduais interessados.

.....

.....

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS–CeDI

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD
47

LEI Nº 6.938, DE 31 DE AGOSTO DE 1981.

DISPÕE SOBRE A POLÍTICA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE, SEUS FINS E MECANISMOS DE FORMULAÇÃO E APLICAÇÃO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

.....

Dos Instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente (artigos 9 a 21)

.....

Art. 14. Sem prejuízo das penalidades definidas pela legislação federal, estadual e municipal, o não-cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção dos inconvenientes e danos causados pela degradação da qualidade ambiental sujeitará os transgressores:

I - à multa simples ou diária, nos valores correspondentes, no mínimo, a 10 (dez) e, no máximo, a 1.000 (mil) Obrigações do Tesouro Nacional - OTNs, agravada em casos de reincidência específica, conforme dispuser o Regulamento, vedada a sua cobrança pela União se já tiver sido aplicada pelo Estado, Distrito Federal, Territórios ou pelos Municípios;

II - à perda ou restrição de incentivos e benefícios fiscais concedidos pelo Poder Público;

III - à perda ou suspensão de participação em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito;

IV - à suspensão de sua atividade.

§ 1º Sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, é o poluidor obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. O Ministério Público da União e dos Estados terá legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal, por danos causados ao meio ambiente.

§ 2º No caso de omissão da autoridade estadual ou municipal, caberá ao Secretário do Meio Ambiente a aplicação das penalidades pecuniárias previstas neste artigo.

§ 3º Nos casos previstos nos incisos II e III deste artigo, o ato declaratório da perda, restrição ou suspensão será atribuição da autoridade

48

administrativa ou financeira que concedeu os benefícios, incentivos ou financiamento, cumprindo resolução do CONAMA.

§ 4º Nos casos de poluição provocada pelo derramamento ou lançamento de detritos ou óleo em águas brasileiras, por embarcações e terminais marítimos ou fluviais, prevalecerá o disposto na Lei nº 5.357, de 17 de novembro de 1967.

.....

.....

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS–CeDI

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD - 49

DECRETO Nº 87.566, DE 16 DE SETEMBRO DE 1982.

PROMULGA O TEXTO DA CONVENÇÃO SOBRE PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO MARINHA POR ALIJAMENTO DE RESÍDUOS E OUTRAS MATÉRIAS, CONCLUÍDA EM LONDRES, A 29 DE DEZEMBRO DE 1972.

Art. 1º O texto da Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, apenso por cópia ao presente Decreto, será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

CONVENÇÃO SOBRE PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO MARINHA POR ALIJAMENTO DE RESÍDUOS E OUTRAS MATÉRIAS, 1972 .

Art. 1º As Partes Contratantes promoverão, individual e coletivamente, o controle efetivo de todas as fontes de contaminação do meio marinho e se comprometem, especialmente, a adotar todas as medidas possíveis para impedir a contaminação do mar pelo alijamento de resíduos e outras substâncias que possam gerar perigos para saúde humana, prejudicar os recursos biológicos e a vida marinha, bem como danificar as condições ou interferir em outras aplicações legítimas do mar.

Art. 2º As Partes Contratantes adotarão, de acordo com o disposto nos artigos seguintes e segundo suas possibilidades científicas, técnicas e econômicas, medidas eficazes, individual e coletivamente, para impedir a contaminação do mar causada pelo alijamento, e harmonizarão suas políticas a respeito.

.....

.....

SF PLC 37/1996 de 20/05/1992

Identificação	Número na Origem: MENSAGEM - MSG 00175 1992 (em 20/05/1992) Órgão de Origem: PRESIDENCIA DA REPUBLICA SF PLC 37 /1996 CD MSC 175 /1992 CD PL. 2891 /1992
Autor	EXTERNO - EXECUTIVO FEDERAL
Ementa	Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seus derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.
Indexação	NORMAS, PREVENÇÃO, CONTROLE, FISCALIZAÇÃO, POLUIÇÃO MARINHA, LANÇAMENTO, OLEO, AGUAS TERRITORIAIS, EMBARCAÇÃO, NAVIO TANQUE, CARGA, DESCARGA, PRODUTO POLUENTE, LIXO, TERMINAL, PORTO, INSTALAÇÕES PORTUARIAS, ELABORAÇÃO, PLANO, EMERGENCIA, ACIDENTE, POLUIÇÃO, DEFESA, MEIO AMBIENTE, ECOLOGIA, RESPONSABILIDADE SOLIDARIA, PROPRIETARIO, NAVIO, ARMADOR, TRIPULAÇÃO, INFRAÇÃO, PENALIDADE.
Despacho Inicial	SF COMISSÃO CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA - CCJ SF COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
Última Ação	Data: 29/02/2000 Local: (SF) ATA-PLEN - SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO Status: APROVADA (APRVD) Texto: Anunciada a matéria. É lido o Parecer nº 131/2000-CAS, Relator Senador Osmar Dias, favorável ao projeto e pela rejeição do PLC nº 197/93, que tramitavam em conjunto e foi arquivado ao final da 50ª Legislatura. A seguir é proferido pelo Sr. Lúcio Alcântara, Parecer nº 132/2000-CCJ, favorável ao projeto, nos termos do Substitutivo que oferece e pela rejeição das Emendas nºs 1 a 10. Em seguida o Sr. Osmar Dias profere Parecer nº 133/200 (de plenário), contrário a todas as emendas. Discussão encerrada do projeto, do Substitutivo e das emendas, tendo usado da palavra os Srs. Gerson Camata, Jefferson Péres, Geraldo Cândido e a Sra. Marina Silva. É lido e aprovado o Requerimento nº 92/2000, do Sr. Lúcio Alcântara, de preferência para votação do Substitutivo. Aprovado o Substitutivo ficam prejudicados o projeto e as emendas, tendo usado da palavra no encaminhamento da votação a Sra. Heloisa Helena. À CDIR para redação do vencido, para o turno suplementar. Leitura do Parecer nº 134/2000-CDIR, Relator Senador Carlos Patrocínio, oferecendo a redação do vencido, para o turno suplementar, do Substitutivo do Senado ao projeto. Discussão encerrada do Substitutivo, em turno suplementar, sem apresentação de emendas. O Substitutivo é dado como definitivamente adotado, sem votação. À Câmara dos Deputados. À SSCLS com destino à SSEXP. Encaminhado em 29/02/2000 para (SF) SGM - SECRETARIA GERAL DA MESA
Matérias Anexadas	PLC 00197 /1993

Tramitação

PLC 00037/1996

- 21/06/1996 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  LEITURA.
- 21/06/1996 MESA DIRETORA - MESA
  DESPACHO A CCJ E CAS. DSF 22 06 PAG 10564.
- 13/08/1996 COMISSÃO CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA - CCJ
  RELATOR SEN JOSE FOGAÇA.
- 23/01/1997 COMISSÃO CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA - CCJ
  DEVOLVIDA PELO RELATOR, ESTANDO A MATERIA EM CONDIÇÕES DE SER INCLUIDA NA PAUTA DE REUNIÃO DA COMISSÃO.
- 24/03/1997 COMISSÃO CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA - CCJ
  ANEXADO AO PROCESSADO RELATORIO OFERECIDO PELO SEN JOSE FOGAÇA. (FLS. 84 A 86).
- 24/03/1997 SERVIÇO COMISSÕES PERMANENTES - SCP
  ENCAMINHADO A SSCLS, PARA ATENDER REQUERIMENTO DE TRAMITAÇÃO CONJUNTA.
- 01/04/1997 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENARIO - ATA-PLEN

  LEITURA RQ. 225, DO SEN WALDECK ORNELAS, SOLICITANDO TRAMITAÇÃO CONJUNTA COM O PLC 0019 1993. DSF 02 04 PAG 6860.
- 01/04/1997 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  AGUARDANDO INCLUSÃO ORDEM DO DIA (RQ. 225, DE TRAMITAÇÃO CONJUNTA).
- 02/04/1997 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  AGENDADO PARA O DIA 15 DE ABRIL DE 1997 (RQ. 225).
- 15/04/1997 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  INCLUSÃO ORDEM DO DIA VOTAÇÃO TURNO UNICO (RQ. 225, DE TRAMITAÇÃO CONJUNTA).
- 15/04/1997 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  VOTAÇÃO APROVADO O RQ. 225.
- 15/04/1997 MESA DIRETORA - MESA
  DESPACHO A SUBSECRETARIA DE COMISSÕES. DSF 16 04 PAG 7783.
- 15/04/1997 SERVIÇO DE APOIO COMISSÕES PERMANENTES - SACP
  ENCAMINHADO A CAS, JUNTO COM O PLC 00197 1993, COM O QUAL TRAMITA EM CONJUNTO.
- 07/05/1997 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  RELATOR SEN WALDECK ORNELAS. (TRAMITANDO EM CONJUNTO COM O PLC 00197 1993).
- 17/04/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  DEVOLVIDO PELO SEN WALDECK ORNELAS, PARA REDISTRIBUIÇÃO, TENDO EM VISTA SEU AFASTAMENTO PARA ASSUMIR O CARGO DE MINISTRO. (TRAMITANDO EM CONJUNTO COM O PLC 00197 1993).
- 03/05/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  REDISTRIBUIÇÃO AO SEN OSMAR DIAS.
- 17/09/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  DEVOLVIDA PELO RELATOR, SEN OSMAR DIAS, COM MINUTA DE PARECER FAVORAVEL A APROVAÇÃO DESTE (PLC 00037 1996), E PELA REJEIÇÃO DO PLC 00197 1993 QUE TRAMITAM EM CONJUNTO, ESTANDO A MATERIA EM CONDIÇÕES DE SER INCLUIDA NA PAUTA DE REUNIÃO DA COMISSÃO.

COMISSÕES PERMANENTES 52

- 14/10/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  CONCEDIDA VISTA A SEN MARINA SILVA. (TRAMITANDO EM CONJUNTO COM PLC 00197 1993).
- 27/10/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  DEVOLVIDO NESTA DATA PELA SEN MARINA SILVA, ATRAVES DA SEN EMILIA FERNANDES, SEM MANIFESTAÇÃO ESCRITA, TRAMITANDO EM CONJUNTO COM PLC 00197 1993.
- 28/10/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  A COMISSÃO APROVA O PARECER DO RELATOR SEN OSMAR DIAS, FAVORAVEL A APROVAÇÃO DO PLC 00037 1996, EM FACE DA MAIOR ABRANGENCIA DESTE EM RELAÇÃO AO PLC 00197 1993, E, PELA PREJUDICIALIDADE DESTE ULTIMO.
- 28/10/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  ENCAMINHADO AO SACP.
- 29/10/1998 SERVIÇO DE APOIO COMISSÕES PERMANENTES - SACP
  ENCAMINHADO A CI, PARA EXAME DA MATERIA E DO PLC 00197 1993, COM O QUAL TRAMITA EM CONJUNTO.
- 13/11/1998 COMISSÃO SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA - CI

  RELATOR SEN GERSON CAMATA.
- 23/02/1999 COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA - CI
  ENCAMINHADO AO SACP, ATENDENDO SOLICITAÇÃO, NOS TERMOS DOS ARTS. 332 E 333 DO RISF.
- 23/02/1999 SERVIÇO DE APOIO COMISSÕES PERMANENTES - SACP
  ENCAMINHADO A SSCLS.
- 25/02/1999 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  1000 COMUNICAÇÃO PRESIDENCIA RATIFICANDO O DESPACHO INICIAL AO PROJETO, EM VIRTUDE DO ARQUIVAMENTO DO PLC 00197 1993, QUE TRAMITAVA EM CONJUNTO.
- 25/02/1999 MESA DIRETORA - MESA
  DESPACHO A CCJ. DSF 26 02 PAG 3633.
- 25/02/1999 SUBSECRETARIA DE COMISSÕES - SSCOM
  RECEBIDO AUTÓGRAFOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA (RECAUT)
  ENCAMINHADO A CCJ.
- 30/09/1999 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Distribuído ao Sen. Lúcio Alcântara para emitir relatório em 30.09.99.
- 26/01/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Devolvido pelo Senador Lúcio Alcântara, a pedido, para atender à solicitação da Secretaria-Geral da Mesa, conforme Ordem nº 06/00, com a finalidade de leitura de mensagem presidencial solicitando urgência constitucional para a matéria. À SSCLSF.
- 27/01/2000 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  Encaminhada ao Plenário para leitura da Mensagem nº 67, de 2000.
- 27/01/2000 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  Leitura da Mensagem nº 67, de 2000, (nº 130/2000, na origem), pela qual o Senhor Presidente da República, solicita seja atribuído regime de urgência à matéria. Fixação do prazo de quarenta e cinco dias a partir do dia 28.01.2000, para

53
0

tramitação e abertura de prazo de cinco dias úteis para recebimento de emendas, perante a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, a partir desta data.. Matéria incluída na pauta da 2ª Sessão Legislativa Extraordinária da 51ª Legislatura, convocada para o período de 5 de janeiro a 14 de fevereiro de 2000, de acordo com o item 2, da Mensagem nº 1.294, de 1999-CN. Já tendo sido apreciada pela Comissão de Assuntos Sociais, a matéria vai à CCJ, para recebimento de emendas. À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

- 27/01/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  A matéria encontra-se sobre a Mesa desta Comissão aguardando apresentação de emendas até 7/02/2000, data em que expira o prazo único para a apresentação da emendas, por parte de todos os senadores membros desta Casa.
- 01/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Anexei às folhas nº 105 e 106 emenda nº 1 de autoria da Senadora Maria do Carmo Alves.
- 02/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Anexei, às folhas nº 107 a 114, as Emendas nºs 2 a 9, todas de autoria do Senador Gerson Camata.
- 03/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  À SSCLSF, à pedido.
- 03/02/2000 PROTOCOLO LEGISLATIVO - PLEG
  Procedida a 2ª autuação em cópia que contém 116 (cento e dezesseis) folhas numeradas e rubricadas. À SGM.
- 03/02/2000 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  Encaminhado ao Plenário.
- 03/02/2000 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  10:00 - Leitura do Requerimento nº 52/2000, da Sra. Emília Fernandes, solicitando a remessa a Comissão de Serviços de Infra-Estrutura do projeto. O requerimento constará da pauta da próxima terça-feira dia 8/2/2000, tendo em vista tratar-se de matéria incluída na convocação extraordinária e tramitando em regime de urgência constitucional nos termso da Mensagem nº 67/2000. À SGM.
- 03/02/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  Incluído em Ordem do Dia da sessão deliberativa ordinária do dia 08/02/2000. Votação, em turno único, do RQS nº 52/2000.
- 03/02/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  Encaminhado ao PLEG para fazer 2ª autuação do projeto.
- 03/02/2000 PROTOCOLO LEGISLATIVO - PLEG
  Retorna a SGM, com 2ª autuação do projeto que contém 116 folhas numeradas e rubricadas. À SGM.
- 04/02/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  INCLUIDO EM ORDEM DO DIA DA SESSÃO DELIBERATIVA (INCLOD)
  Incluído em Ordem do Dia da sessão deliberativa ordinária de 08.02.2000, para votação do Requerimento nº 52, de 2000, de audiência da CI.
- 04/02/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  INCLUIDO EM ORDEM DO DIA DA SESSÃO DELIBERATIVA (INCLOD)

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - SF 54

Incluído em Ordem do Dia da sessão deliberativa ordinária de 08/02/2000, para votação do Requerimento nº 52, de 2000, de audiência da CI.

- 08/02/2000 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  Rejeitado o Requerimento nº 52, de 2000, a matéria retorna à CCJ. À CCJ.
- 09/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Anexei às folhas nº 117 e 1186 emenda nº 10 de autoria do Senador Mozarildo Cavalcanti.
- 09/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Terminou o prazo para apresentação de emendas em 07.02.00. Ao Gabinete do Sen. Lúcio Alcântara para conclusão do relatório.
- 23/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Devolvido pelo Senador Lúcio Alcântara com o relatório devidamente assinado. À SSCLF, tendo em vista ter expirado o prazo para apreciação da matéria na Comissão em 21/02/00.
- 23/02/2000 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  Procedida a juntada, às fls 119, de Consulta formulada pelo Secretário-Geral da Mesa à Consultoria Legislativa sobre a possibilidade de o Presidente da República solicitar urgência para projeto de lei de sua iniciativa que esteja tramitando no Senado Federal. Procedida a juntada, às fls. 120 a 125, de Ofício 322/99, de 22/02/1999, da Consultoria Legislativa, em resposta à Consulta do Secretário-Geral da Mesa de fls. 119. Encaminhado ao Plenário.
- 23/02/2000 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  A Presidência comunica ao Plenário que venceu o prazo no dia 21 último sem a manifestação da CCJ. A matéria será incluída na Ordem do Dia da sessão do próximo dia 29, em virtude que o projeto tramita em regimen de urgência constitucional. À SSCLS.
- 24/02/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  INCLUIDO EM ORDEM DO DIA DA SESSÃO DELIBERATIVA (INCLOD)
  Incluído na Sessão Deliberativa Ordinária de 29.2.2000, para discussão em turno único.
- 29/02/2000 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  APROVADA (APRVD)
  Anunciada a matéria. É lido o Parecer nº 131/2000-CAS, Relator Senador Osmar Dias, favorável ao projeto e pela rejeição do PLC nº 197/93, que tramitavam em conjunto e foi arquivado ao final da 50ª Legislatura. A seguir é proferido pelo Sr. Lúcio Alcântara, Parecer nº 132/2000-CCJ, favorável ao projeto, nos termos do Substitutivo que oferece e pela rejeição das Emendas nºs 1 a 10. Em seguida o Sr. Osmar Dias profere Parecer nº 133/200 (de plenário), contrário a todas as emendas. Discussão encerrada do projeto, do Substitutivo e das emendas, tendo usado da palavra os Srs. Gerson Camata, Jefferson Péres, Geraldo Cândido e a Sra. Marina Silva. É lido e aprovado o Requerimento nº 92/2000, do Sr. Lúcio Alcântara, de preferência para votação do Substitutivo. Aprovado o Substitutivo ficam prejudicados o

COMISSÕES PERMANENTES 55 COORD. DAS

projeto e as emendas, tendo usado da palavra no encaminhamento da votação a Sra. Heloisa Helena. À CDIR para redação do vencido, para o turno suplementar. Leitura do Parecer nº 134/2000-CDIR, Relator Senador Carlos Patrocínio, oferecendo a redação do vencido, para o turno suplementar, do Substitutivo do Senado ao projeto. Discussão encerrada do Substitutivo, em turno suplementar, sem apresentação de emendas. O Substitutivo é dado como definitivamente adotado, sem votação. À Câmara dos Deputados. À SSCLS com destino à SSEXP.

- 02/03/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  Procedida a revisão da Redação do Vencido (fls. 150 a 163). À SSEXP.
- 02/03/2000 SUBSECRETARIA DE EXPEDIENTE - SSEXP
  Recebido neste orgão ás 16:45 hs.
- 02/03/2000 SUBSECRETARIA DE EXPEDIENTE - SSEXP
  À SSCLSF para revisão dos autógrafos.
- 02/03/2000 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  Procedida a revisão dos autógrafos. À Subsecretaria de Expediente.

Voltar

13/03/2000 À CÂMARA DOS DEPUTADOS ATRAVÉS DO OF/SF Nº 435/2000

CÂMARA DOS DEPUTADOS

14 MAR 09 10 005292

Ofício nº 435 (SF) Brasília, em 13 de março de 2000.

Senhor Primeiro-Secretário,

Comunico a Vossa Excelência que o Senado Federal aprovou, em revisão, nos termos do Substitutivo em anexo, o Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 1996 (PL nº 2.891, de 1992, nessa Casa), que "dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seus derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

Em anexo, restituo um dos autógrafos do projeto originário.

Atenciosamente,

Senador Carlos Patrocínio
Primeiro-Secretário, em exercício

PRIMEIRA SECRETARIA

Em, 15 / 03 / 2000, Ao Senhor Secretário-Geral da Mesa.

Deputado UBIRATAN AGUIAR
Primeiro Secretário

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Ubiratan Aguiar
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados
vpl/plc 96037

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 1996 (PL nº 2.891, de 1992, na Casa de origem), que "dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seu derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

Substitua-se o Projeto pelo seguinte:

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.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º 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.

Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:

I – quando ausentes os pressupostos para aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78);

II – às embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78;

III – às embarcações, plataformas e instalações de apoio estrangeiras, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante da Marpol 73/78, quando em água sob jurisdição nacional;

IV – 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.

CAPÍTULO I
DAS DEFINIÇÕES E CLASSIFICAÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I – Marpol 73/78: 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;

II – CLC/69: Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil;

III – OPRC/90: Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil;

IV – 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;

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

VI – plataformas: 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;

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

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

IX – mistura oleosa: mistura de água e óleo, em qualquer proporção;

X – 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;

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

XII – porto organizado: 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;

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

XIV – 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;

XV – 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;

XVI – alijamento: 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;

XVII – lastro limpo: 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 tranqüilas, 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;

XVIII – tanque de resíduos: qualquer tanque destinado especificamente a depósito provisório dos líquidos de drenagem e lavagem de tanques e outras misturas e resíduos;

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

XX – plano de 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;

XXI – órgão ambiental ou órgão de meio ambiente: 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;

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

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

XXIV – órgão regulador da indústria do petróleo: 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).

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, são consideradas águas sob jurisdição nacional:

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 e a costa;

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

Art. 4º Para os efeitos desta Lei, as substâncias nocivas ou perigosas classificam-se nas seguintes categorias, de acordo com o risco produzido quando descarregadas na água:

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.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente divulgará e manterá atualizada a lista das substâncias classificadas neste artigo, devendo a classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto a estabelecida pela Marpol 73/78.

CAPÍTULO II
DOS SISTEMAS DE PREVENÇÃO, CONTROLE E COMBATE DA POLUIÇÃO

Art. 5º Todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, disporá 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.

§ 1º A definição das características das instalações e meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição será feita mediante estudo técnico, que deverá estabelecer, no mínimo:

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 pessoal a ser empregado;

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

§ 2º O estudo técnico a que se refere o § 1º deverá 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.

§ 3º As instalações ou meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição poderão ser exigidos das instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, bem como dos estaleiros, marinas, clubes náuticos e similares, a critério do órgão ambiental competente.

Art. 6º As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas deverão 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 deverá ser aprovado pelo órgão ambiental competente, em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas vigentes.

Art. 7º Os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, deverão dispor de planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, os quais serão submetidos à aprovação do órgão ambiental competente.

§ 1º No caso de áreas onde se concentrem portos organizados, instalações portuárias ou plataformas, os planos de emergência individuais serão consolidados na forma de um único plano de emergência para toda a área sujeita ao risco de poluição, o qual deverá estabelecer os mecanismos de ação conjunta a serem implementados, observado o disposto nesta Lei e nas demais normas e diretrizes vigentes.

§ 2º 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.

Art. 8º Os planos de emergência mencionados no art. 7º desta Lei serão consolidados pelo órgão ambiental competente, na forma de planos de contingência locais ou regionais, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente, em consonância com o disposto na OPRC/90, consolidará os planos de contingência locais e regionais na forma do Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Art. 9º As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas e suas instalações de apoio deverão realizar auditorias ambientais bienais, independentes, com o objetivo de avaliar os sistemas de gestão e controle ambiental em suas unidades.

CAPÍTULO III
DO TRANSPORTE DE ÓLEO E SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS

Art. 10. As plataformas e os navios com arqueação bruta superior a cinqüenta 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, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão 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.

Art. 11. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa a granel deverá ter a bordo um livro de registro de carga, nos termos da Marpol 73/78, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão 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.

Art. 12. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa de forma fracionada, conforme estabelecido no Anexo III da Marpol 73/78, deverá 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.

§ 1º 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.

§ 2º As embalagens 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.

Art. 13. Os navios enquadrados na CLC/69 deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente, conforme especificado por essa convenção, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional.

Art. 14. O órgão federal de meio ambiente deverá elaborar e atualizar, anualmente, lista de substâncias cujo transporte seja proibido em navios ou que exijam medidas e cuidados especiais durante a sua movimentação.

CAPÍTULO IV
DA DESCARGA DE ÓLEO, SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS E LIXO

Art. 15. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas ou perigosas classificadas na categoria "A", definida no art. 4º desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tal, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

§ 1º A água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade superior a cinco por cento do seu volume total só poderá ser descarregada se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I – a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II – o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III – os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 2º É vedada a descarga de água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade inferior a cinco por cento do seu volume total.

Art. 16. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias classificadas nas categorias "B", "C", e "D", definidas no art. 4º desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tais, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e outras misturas que as contenham, exceto se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I – a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II – o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III – os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1º 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", definida no art. 4º desta Lei.

§ 2º Os lançamentos de que trata o § 1º deverão atender também às condições e aos regulamentos impostos pela legislação de vigilância sanitária.

Art. 17. É proibida a descarga de óleo, misturas oleosas e lixo em águas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Marpol 73/78, e não estando o

navio, plataforma ou similar dentro dos limites de área ecologicamente sensível, e os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1º No descarte contínuo de água de processo ou de produção em plataformas aplica-se a regulamentação ambiental específica.

§ 2º Não será permitido o alijamento de metais pesados ou resíduos líquidos ou sólidos contendo tais substâncias.

§ 3º Não será permitida a descarga de qualquer tipo de plástico, inclusive cabos sintéticos, redes sintéticas de pesca e sacos plásticos.

Art. 18. Exceto nos casos permitidos por esta Lei, 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 só poderá ser efetuada em instalações de recebimento e tratamento de resíduos, conforme previsto no art. 5º desta Lei.

Art. 19. 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.

Parágrafo único. Para fins de pesquisa, deverão ser atendidas as seguintes exigências, no mínimo:

I – a descarga seja autorizada pelo órgão ambiental competente, após análise e aprovação do programa de pesquisa;

II – esteja presente, no local e hora da descarga, pelo menos um representante do órgão ambiental que a houver autorizado;

III – o responsável pela descarga coloque 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.

Art. 20. A descarga de resíduos sólidos das operações de perfuração de poços de petróleo será objeto de regulamentação específica pelo órgão federal de meio ambiente.

Art. 21. As circunstâncias em que a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, ou misturas que os contenham, de água de lastro e de outros resíduos poluentes for autorizada não desobrigam o responsável de reparar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar as atividades econômicas e o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes dessa descarga.

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, deverá 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.

Art. 23. A entidade exploradora de porto organizado ou de instalação portuária, o proprietário ou operador de plataforma ou de navio, e o concessionário ou 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 minimização da poluição causada, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa.

Parágrafo único. No caso de descarga por navio não possuidor do certificado exigido pela CLC/69, a embarcação será retida e só será liberada após o depósito de caução como garantia para pagamento das despesas decorrentes da poluição.

Art. 24. A contratação, por órgão ou empresa pública ou privada, de navio para realização de transporte de óleo ou de substância enquadrada nas categorias definidas no art. 4º desta Lei só poderá efetuar-se após a verificação de que a empresa transportadora esteja devidamente habilitada para operar de acordo com as normas da autoridade marítima.

CAPÍTULO V
DAS INFRAÇÕES E DAS SANÇÕES

Art. 25. São infrações, punidas na forma desta Lei:

I – descumprir o disposto nos arts. 5º, 6º e 7º:

Pena – multa diária;

II – descumprir o disposto nos arts. 9º e 22:

Pena – multa;

III – descumprir o disposto nos arts. 10, 11 e 12:

Pena – multa e retenção do navio até que a situação seja regularizada;

IV – descumprir o disposto no art. 24:

Pena – multa e suspensão imediata das atividades da empresa transportadora em situação irregular.

§ 1º Respondem pelas infrações previstas neste artigo, na medida de sua ação ou omissão:

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.

§ 2º O valor da multa de que trata este artigo será fixada no regulamento desta Lei, sendo o mínimo de R$ 7.000,00 (sete mil reais) e o máximo de R$ 50.000.000,00 (cinqüenta milhões de reais).

§ 3º A aplicação das penas previstas neste artigo não isenta o agente de outras sanções administrativas e penais previstas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, 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.

Art. 26. A inobservância ao disposto nos arts. 15, 16, 17 e 19 será punida na forma da Lei nº 9.605, de 1998, e seu regulamento.

CAPÍTULO VI
DAS DISPOSIÇÃO FINAIS E COMPLEMENTARES

Art. 27. São responsáveis pelo cumprimento desta Lei:

I – a autoridade marítima, por intermédio de suas organizações competentes, com as seguintes atribuições:

a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, e as cargas embarcadas, de natureza nociva ou perigosa, autuando 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;

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;

II – o órgão federal de meio ambiente, com 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, autuando 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;

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;

III – o órgão estadual de meio ambiente com 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 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;

d) autuar os infratores na esfera de sua competência;

IV – o órgão municipal de meio ambiente, com 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;

c) autuar os infratores na esfera de sua competência;

V – o órgão regulador da indústria do petróleo, 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.

§ 1° A Procuradoria-Geral da República comunicará previamente aos ministérios públicos estaduais a propositura de ações judiciais para que estes exerçam as faculdades previstas no § 5° do art. 5° da Lei n° 7.347, de 24 de julho de 1985, na redação dada pelo art. 113 da Lei n° 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor).

§ 2° A negligência ou omissão dos órgãos públicos na apuração de responsabilidades pelos incidentes e na aplicação das respectivas sanções legais implicará crime de responsabilidade de seus agentes.

Art. 28. 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.

Art. 29. Os planos de contingência estabelecerão o nível de coordenação e as atribuições dos diversos órgãos e instituições públicas e privadas neles envolvidas.

Parágrafo único. As autoridades a que se referem os incisos XXI, XXII, XXIII e XXIV do art. 2° desta Lei atuarão de forma integrada, nos termos do regulamento.

Art. 30. O alijamento em águas sob jurisdição nacional deverá obedecer as condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, de 1972, promulgada pelo Decreto n° 87.566, de 16 de setembro de 1982, e suas alterações.

Art. 31. Os portos organizados, as instalações portuárias e as plataformas já em operação terão os seguintes prazos para se adaptarem ao que dispõem os arts. 5°, 6° e 7°:

I – trezentos e sessenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para elaborar e submeter à aprovação do órgão federal de meio ambiente o estudo técnico e o manual de procedimento interno a que se referem, respectivamente, o § 1° do art. 5° e o art. 6°;

II – até cinco anos, após a aprovação a que se refere o inciso I deste artigo, para colocar em funcionamento as instalações e os meios destinados ao recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e ao controle da poluição, previstos no art. 5°, incluindo o pessoal adequado para operá-los;

III – cento e oitenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para apresentar ao órgão ambiental competente os planos de emergência individuais a que se referem o *caput* do art. 7°.

Art. 32. Os valores arrecadados com a ampliação das multas previstas nesta Lei serão destinados aos órgãos que as aplicarem, no âmbito de suas competências.

Art. 33. O Poder Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, no prazo de trezentos e sessenta dias da data de sua publicação.

Art. 34. Esta Lei entra em vigor noventa dias da data de sua publicação.

Art. 35. Revogam-se a Lei n° 5.357, de 17 de novembro de 1967, e o § 4° do art. 14 da Lei n° 6.938, de 31 de agosto de 1981.

Senado Federal, em 13 de março de 2000

Senador Antonio Carlos Magalhães
Presidente

vpl/plc96037

APROVADOS:

- os arts. 1º a 30 e 32 a 35 do Substitutivo do Senado Federal, em substituição aos arts. 1º a 36, 38 e 39 do Projeto aprovado na Câmara dos Deputados (votação em globo);
- o art. 31 do Substitutivo do Senado Federal, em substituição ao art. 37 do Projeto aprovado na Câmara dos Deputados, com exceção da expressão "até cinco anos", constante do inciso II, para manutenção da expressão "trinta e seis meses", constante do inciso II do art. 37 do Projeto aprovado na Câmara dos Deputados;
- a Emenda de Redação.

A MATÉRIA VAI À SANÇÃO.
Em 28/03/2000

Mozart Vianna de Paiva
Secretário-Geral da Mesa

CÂMARA DO

PROJE
Nº 2.89

SUBSTITUTIVO DO SENADO FEDERAL AO PROJETO DE LEI Nº 2.891-D, DE 1992, que "dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seus derivados e outrás substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

(ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54))

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Esta Lei, fundamentada nos termos do disposto nos arts. 20, incisos III a VII, 21, incisos XII, XIX e XXII, 22, incisos I e X, 23, incisos VI e VII, 24, incisos VI e VIII e 26, incisos I, II e III, da Constituição Federal, estabelece os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de petróleo e seus derivados e outras substâncias poluentes nas instalações portuárias e em águas sob a jurisdição nacional, visando evitar a degradação dessas águas e dos recursos naturais nelas contidos ou por elas banhados.

Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:

I - quando ausentes os pressupostos para as aplicações da Convenção MARPOL 73/78, suas emendas, anexos e atualizações ratificadas pelo Congresso Nacional;

II - às embarcações nacionais, portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio;

III - a todas as embarcações nacionais ou estrangeiras, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante, desde que em águas sob jurisdição nacional;

IV - aos terminais especializados em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas, estaleiros, marinas, clubes de iatismo e locais e instalações similares.

CAPÍTULO I

DAS DEFINIÇÕES E CLASSIFICAÇÕES

Art. 2°. Para os efeitos desta Lei ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - MARPOL 73/78 - Convenção Internacional de 1973 para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, estabelecida em Londres, em 2 de novembro de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978, elaborado em Londres em 17 de fevereiro de 1978, e suas emendas posteriores, ratificadas pelo Congresso Nacional;

II - CLC/69 - Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados Por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil e promulgada pelo Decreto n° 79.437, de 28 de março de 1977;

III - Áreas Ecologicamente Sensíveis são regiões das águas marítimas ou interiores onde a prevenção, o controle da poluição e a manutenção do equilíbrio ecológico exigem medidas especiais para a preservação do meio ambiente, determinadas em lei ou definidas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA;

IV - Navio é uma embarcação de qualquer tipo que opere no ambiente aquático, inclusive hidrofólios, veículos a colchão de ar, submersíveis e outros engenhos flutuantes;

Caixa: 138
Lote: 70
PL Nº 2891/1992
70

V - Navio-Tanque é todo navio construído ou adaptado para transportar óleo a granel ou outras substâncias líquidas em seus tanques de carga, inclusive transportadores combinados;

VI - Transportador combinado é um navio utilizado para transportar tanto óleo como cargas sólidas a granel;

VII - Navio de Produtos Químicos é todo navio construído ou adaptado para transportar cargas a granel de substâncias líquidas nocivas, ou qualquer outro navio quando estiver transportando uma carga ou parte da carga de substâncias líquidas nocivas a granel;

VIII - Plataformas são instalações ou estruturas, fixas ou flutuantes, localizadas em águas sob jurisdição nacional, destinadas às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a exploração dos recursos minerais oriundos do leito das águas interiores, seu subsolo ou do mar, da plataforma continental ou seu subsolo;

IX - Instalações de Apoio são quaisquer instalações ou equipamentos de apoio ou execução das atividades das plataformas ou terminais de movimentação de cargas a granel, tais como dutos submarinos, monobóias, quadro de bóias para amarração de navios e outras;

X - Óleo é qualquer forma de hidrocarboneto - petróleo e seus derivados - incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de petróleo e produtos refinados;

XI - Mistura Oleosa é uma mistura de água e óleo, em qualquer proporção;

XII - Substância Nociva é qualquer substância, inclusive óleo e misturas oleosas 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;

XIII - Descarga é qualquer despejo, escape, derrame, vazamento, bombeamento, lançamento para fora ou esvaziamento de

um navio, plataforma ou suas instalações de apoio, portos e terminais, de qualquer quantidade de substâncias nocivas;

XIV - Porto é qualquer instalação no litoral, margens de rios, lagos, lagoas e canais, destinada à atracação ou amarração de navios para movimentação de cargas ou pessoas;

XV - Terminal é qualquer instalação portuária situada no litoral, margens de rios, lagos, lagoas ou canais, destinada à atracação ou amarração de navios para movimentar carga especializada;

XVI - Incidente é qualquer descarga de substâncias nocivas decorrente de um fato, ação intencional ou acidental que ocasione risco potencial ou dano ao meio ambiente;

XVII - Terra mais Próxima é a mais próxima linha-de-base reta a partir da qual é estabelecido o mar territorial brasileiro;

XVIII - Lixo ou Resíduo são todos os tipos de sobras de víveres e os resíduos resultantes de faxinas e de trabalhos rotineiros nos navios, plataformas, portos, terminais e instalações de apoio;

XIX - Alijamento é todo despejo deliberado de resíduos e outras substâncias efetuado por embarcações, plataformas, aeronaves e outras instalações, inclusive o seu afundamento intencional no mar;

XX - Lastro Limpo é 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 tranqüilas, 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;

XXI - Lastro segregado é a água de lastro existente em um tanque completamente separado dos sistemas de óleo de carga e óleo combustível e permanentemente destinado ao

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
71

transporte de lastro ou de outras cargas que não sejam óleo, misturas oleosas ou substâncias nocivas, conforme definido nesta Lei;

XXII - Razão Instantânea de Descarga de Conteúdo de Óleo é a vazão de descarga de óleo em litros por hora, em qualquer instante, dividida pela velocidade em milhas por hora (nós), no mesmo instante;

XXIII - Tanque de Resíduos é qualquer tanque destinado especificamente para depósito provisório dos líquidos de drenagem e lavagem de tanques e outras misturas e resíduos;

XXIV - Navio Novo é qualquer navio que atenda a uma das seguintes condições:

a) o contrato de construção tenha sido assinado após 31 de dezembro de 1975;

b) na ausência de contrato de construção, a quilha tenha sido batida ou estava em estágio similar de construção, após 30 de junho de 1976;

c) a entrega tenha sido efetivada após 31 de dezembro de 1979;

d) tenha sofrido uma grande obra de conversão, mediante contrato assinado após 31 de dezembro de 1975 e, na ausência deste, tenha iniciado as obras após 30 de junho de 1976 ou que tenha sido dado como pronto após 31 de dezembro de 1979;

XXV - Navio Existente - navio não enquadrado nas situações previstas no inciso anterior;

XXVI - Grande Obra de Conversão - conversão de um navio existente que:

a) altere substancialmente suas dimensões ou a sua capacidade de transporte;

b) tenha por objetivo prolongar substancialmente seu tempo de utilização;

c) altere de tal modo o navio que, se fosse novo,

ficaria sujeito aos requisitos relevantes da Convenção MARPOL 73/78, os quais não lhe seriam aplicáveis como navio existente;

d) mude o seu tipo;

XXVII - Plano de Ação de Emergência é o 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 para a prevenção, controle e combate à poluição das águas;

XXVIII - Plano de Contingência é o conjunto de procedimentos e ações que visam a integração dos diversos planos de ação de emergência setoriais, bem como define os recursos humanos, materiais e equipamentos complementares para a prevenção, controle e combate da poluição das águas;

XXIX - Órgão Federal de Meio Ambiente é o órgão da estrutura do Poder Executivo Federal, parte constituinte do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, dentre cujas competências estejam a fiscalização e a proteção do meio ambiente;

XXX - Órgão Estadual de Meio Ambiente são os órgãos das estruturas dos Poderes Executivos Estaduais, parte constituinte do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, dentre cujas competências estejam a fiscalização e a proteção do meio ambiente;

XXXI - Autoridade administrativa competente é o órgão federal, a autoridade marítima, o órgão estadual em cujas atribuições se enquadrem as ações e providências previstas nesta Lei;

XXXII - Autoridade Marítima, exercida diretamente pelo Ministro da Marinha, é a autoridade responsável pela segurança do tráfego aquaviário, prevenção e fiscalização das atividades que causem poluição por navios, plataformas e suas

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
72

instalações de apoio, além de outros cometimentos, relativos à poluição, a ela conferidos por esta Lei.

Art. 3°. São consideradas Águas Interiores, para os efeitos desta Lei:

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

II - as dos portos;

III - as das baías;

IV - as dos rios e de suas desembocaduras;

V - as dos lagos, das lagoas e dos canais;

VI - as dos arquipélagos; e

VII - as águas entre os baixios a descoberto da costa.

Parágrafo único. São consideradas Águas Marítimas, para os efeitos desta Lei, todas aquelas sob jurisdição nacional e que não sejam interiores.

Art. 4°. Para efeito desta Lei, as substâncias nocivas são classificadas em:

I - Categoria A: substâncias nocivas que, se descarregadas na água, através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam alto risco tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, prejudicando outros usos da água;

II - Categoria B: substâncias nocivas que, se descarregadas na água através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam médio risco tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, prejudicando outros usos da água;

III - Categoria C: substâncias nocivas que, se descarregadas na água através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam risco moderado tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, prejudicando outros usos da água;

IV - Categoria D: substâncias nocivas que, se descarregadas na água através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam baixo risco tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, com pouco ou nenhum prejuízo aos outros usos da água.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente divulgará e manterá atualizada a lista das substâncias classificadas neste artigo, devendo a classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto estabelece a Convenção MARPOL 73/78, seus protocolos, anexos e emendas.

CAPÍTULO II

DOS SISTEMAS DE PREVENÇÃO, CONTROLE E COMBATE DA POLUIÇÃO PROVENIENTE DE PORTOS, TERMINAIS, PLATAFORMAS E SUAS INSTALAÇÕES DE APOIO.

Art. 5°. Todo porto, terminal, plataforma e suas instalações de apoio, destinado a recepção e embarque de óleo ou substâncias nocivas disporá, obrigatoriamente, de instalações destinadas ao combate e controle da poluição da água.

§ 1°. As instalações de que trata o *caput* deste artigo devem incluir, no mínimo, as seguinte unidades:

I - estação para recebimento e tratamento dos resíduos resultantes da lavagem de tanques e porões e do deslastreamento dos navios que ali operam;

II - centro de combate à poluição causada por acidentes nas instalações portuárias ou por navios atracados, fundeados ou em trânsito pela região, dotado de pessoal treinado, equipamentos, materiais e meios de transporte adequados;

III - serviços de laboratório, próprios ou contratados a terceiros, para monitoramento da qualidade da

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
73

água dos efluentes da estação de tratamento de resíduos e dos locais de descarga.

§ 2°. As instalações para recebimento e tratamento de óleo ou misturas oleosas e substâncias nocivas poderão ser exigidas em terminais especializados em outras cargas, estaleiros, marinas, clubes de iatismo e similares, pelo órgão estadual ou, supletivamente, federal de meio ambiente.

Art. 6°. A definição das características das instalações referidas no *caput* do artigo anterior será feita mediante estudo técnico, o qual estabelecerá pelo menos:

I - as dimensões e características das instalações;

II - a localização apropriada das instalações;

III - a capacidade da estação de recepção e tratamento de resíduos, padrões de qualidade e locais de descarga de seus efluentes;

IV - os parâmetros e metodologia de controle operacional;

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

VI - a quantidade e qualificação do pessoal a ser empregado;

VII - o cronograma de implantação e de início de operação das instalações.

Art. 7°. Os portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio deverão elaborar Manual de Procedimento Interno para o gerenciamento dos riscos de poluição, bem como para a disposição final dos resíduos por eles gerados, provenientes das atividades de movimentação e armazenamento de substâncias nocivas e de óleo, que deverá ser aprovado pelos órgãos estadual e federal de meio ambiente, este supletivamente, em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas federais e estaduais vigentes.

Art. 8°. Os portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio devem ser dotados de Planos de Ação de Emergência para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas, os quais serão submetidos à aprovação dos órgãos estadual e federal de meio ambiente, este último em caráter supletivo.

§ 1°. No caso de áreas com vários portos, terminais ou plataformas, deverão ser elaborados planos de ação de emergência individuais, os quais serão consolidados na forma de um plano para toda a área sujeita ao risco de poluição, a ser aprovado pelos órgãos estadual e federal de meio ambiente, este supletivamente.

§ 2°. A responsabilidade pela consolidação dos diversos planos de ação de emergência em um plano para toda a área cabe aos proprietários das instalações, os quais deverão estabelecer e implementar os mecanismos de ação conjunta, de acordo com as leis, normas, orientações e diretrizes estaduais e federais e com o que dispõe esta Lei.

Art. 9°. Os Planos de Ação de Emergência serão consolidados pelos órgãos estaduais e, supletivamente, federais de meio ambiente, na forma de Planos de Contingência Estaduais e Regionais, em articulação com o órgão de defesa civil com jurisdição sobre a região a que se refere cada plano.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente consolidará os planos de contingência regionais e estaduais na forma de um Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos regionais e federais de defesa civil.

Art. 10. Os portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio deverão realizar auditorias ambientais bienais, as quais avaliarão os sistemas de gerenciamento e controle ambiental, devendo os respectivos relatórios ser encaminhados aos órgãos estadual e federal de meio ambiente.

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
74

CAPÍTULO III

DO TRANSPORTE DE ÓLEO E DE SUBSTÂNCIAS NOCIVAS

Art. 11. Os navios com arqueação bruta maior que cinqüenta, que transportem óleo ou o utilize para sua movimentação ou operação e as plataformas portarão a bordo, obrigatoriamente, um Livro de Registro de Óleo, aprovado nos termos da Convenção MARPOL 73/78, que poderá ser requisitado pelas autoridades navais e ambientais federais e estaduais, no qual serão feitas anotações relativas a todas as movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas, inclusive as entregas efetuadas às instalações de recebimento.

Art. 12. Todo navio que transportar substâncias nocivas a granel deverá ter a bordo um Livro de Registro de Carga, nos termos da Convenção MARPOL 73/78, que poderá ser requisitado pelas autoridades navais e ambientais federais e estaduais, no qual serão 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 mar;

VIII - descargas no mar, em geral.

Art. 13. Todo navio que transportar substâncias nocivas de forma fracionada deverá possuir e manter a bordo documento que as especifique e forneça sua localização no

navio, devendo o seu agente ou responsável conservar cópia do documento até a descarga final das substâncias.

§ 1°. As embalagens das substâncias nocivas devem conter a sua identificação e advertências sobre seus riscos, com simbologia de acordo com a legislação e normas nacionais e internacionais em vigor.

§ 2°. As embalagens contendo substâncias nocivas devem ser devidamente estivadas e amarradas, além de posicionadas de acordo com critérios de compatibilidade com outras cargas existentes a bordo, de acordo com a segurança do navio e de seus tripulantes e de forma a evitar acidentes.

Art. 14. Os navios enquadrados na CLC/69 deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente, nela especificadas, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional.

Art. 15. O órgão federal de meio ambiente deverá elaborar e atualizar, anualmente, lista de substâncias cujo transporte seja proibido em navios ou que exijam medidas e cuidados especiais durante a sua movimentação.

CAPÍTULO IV

DA DESCARGA DE ÓLEO, SUBSTÂNCIAS NOCIVAS E LIXO EM ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL

Art. 16. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas classificadas na "Categoria A" do art. 5° desta Lei, ou aquelas provisoriamente classificadas como tal, ou água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

§ 1°. No caso de lavagens de tanques que contenham tais substâncias ou misturas, os efluentes resultantes deverão ser descarregados na sua totalidade em estação de recebimento e tratamento de resíduos, que adequará suas características às condições do local em que serão descarregadas.

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
75

§ 2°. A água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado, em quantidade superior a cinco por cento do seu volume total, só poderá ser descarregada no mar se:

I - enquadrar-se nos casos permitidos pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional;

II - atendidas as condições do inciso anterior, não se encontre o navio dentro dos limites de "Áreas Ecologicamente Sensíveis";

III - atendidas as condições dos incisos anteriores, sejam os procedimentos e arranjos para descarga aprovados pela autoridade administrativa competente, de acordo com a legislação ambiental em vigor.

Art. 17. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias classificadas nas categorias "B", "C", e "D" definidas no art. 4° desta Lei, ou aquelas provisoriamente classificadas como tais, ou água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e outras misturas que as contenham, exceto quando:

I - a situação em que ocorrer o lançamento se enquadre nos casos permitidos pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional;

II - atendido o inciso anterior, não se encontre o navio dentro dos limites de "Áreas Ecologicamente Sensíveis";

III - atendidas as condições dos incisos anteriores, sejam os procedimentos para descarga aprovados pela autoridade administrativa competente ou por seu representante credenciado, de acordo com a legislação ambiental em vigor;

Parágrafo único. Os esgotos sanitários e águas servidas de navios, plataformas e instalações de apoio equiparam-se às substâncias classificadas na Categoria "C" do art. 4° desta Lei, em termos de critérios e condições para lançamento em águas sob jurisdição nacional, devendo tais

lançamentos atender também as condições e regulamentos impostos pela legislação de vigilância sanitária.

Art. 18. É proibida a descarga de óleo processado ou não ou misturas oleosas em águas marítimas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional, e não estando o navio dentro dos limites de "Áreas Ecologicamente Sensíveis".

Art. 19. A descarga de lixo em águas sob jurisdição nacional só será permitida quando as instalações portuárias não dispuserem de sistemas de recepção e tratamento e, mesmo assim, enquadrando-se nos casos e condições previstas pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional, e não se encontrando o navio, plataforma ou similar dentro dos limites de "Áreas Ecologicamente Sensíveis".

Parágrafo único. Em hipótese alguma será permitido o lançamento de metais pesados ou resíduos líquidos ou sólidos que os contenham em águas sob jurisdição nacional.

Art. 20. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de lixo constituído por todo tipo de plástico, inclusive cabos sintéticos, redes de pesca e sacos plásticos.

Art. 21. A descarga de substâncias nocivas de qualquer categoria, incluindo óleo e misturas oleosas processadas ou não e lixo, em águas nacionais, poderá ser excepcionalmente tolerada nas seguintes circunstâncias:

I - para salvaguarda de vidas humanas no mar ou da segurança do navio;

II - a descarga resulte de avaria no navio, plataforma ou seus equipamentos, depois de serem tentadas todas as alternativas possíveis para evitá-la;

III - a descarga tenha o propósito de combater casos específicos de poluição, visando minimizar os danos ambientais

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
76

e com o conhecimento e aprovação da autoridade ambiental competente;

IV - para fins de pesquisa, desde que atendendo às seguintes condições:

a) a descarga for autorizada pela autoridade ambiental competente, após análise e aprovação do programa de pesquisa;

b) estiver presente, no local e hora da descarga, pelo menos um representante da autoridade ambiental que a autorizou;

c) o responsável pela descarga coloque à disposição, no local e hora em que ela ocorrer, pessoal especializado, equipamentos e materiais de eficiência já comprovada na contenção e eliminação dos efeitos sobre o meio ambiente a serem por ela causados;

V - no caso de perda acidental de redes de pesca ou outros materiais sintéticos.

Art. 22. É proibida a descarga em águas interiores brasileiras de substâncias nocivas de qualquer das categorias relacionadas no art. 4° desta Lei, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques, outros resíduos ou misturas contendo tais substâncias, óleo processado ou não, misturas oleosas e lixo de qualquer espécie, salvo casos excepcionais devidamente autorizados pela autoridade ambiental competente e que não contrariem a legislação ambiental federal e estadual em vigor.

Art. 23. As circunstâncias em que a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas, de misturas que as contenham, de água de lastro e outros resíduos poluentes for autorizada, não desobrigam o responsável pelo transporte da carga de recuperar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar pelos prejuízos decorrentes da descarga às atividades econômicas e ao patrimônio público e privado.

Art. 24. Qualquer incidente que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, ocorrido em portos e terminais, navios, plataformas e suas instalações de apoio, deverá ser imediatamente comunicado ao órgão federal de meio ambiente, à Capitania dos Portos e ao órgão estadual de meio ambiente, independentemente das medidas tomadas para seu controle.

Art. 25. O proprietário ou representante legal da plataforma, porto ou terminal e suas instalações de apoio ou do navio responsável pela descarga de material poluente em águas sob jurisdição nacional fica obrigado a ressarcir as despesas efetuadas para o controle ou minimização da poluição causada, aos órgãos responsáveis pelas medidas tomadas, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa.

Parágrafo único. No caso de descargas por navios não possuidores do certificado exigido pela Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, promulgada pelo Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977, a embarcação será retida e só será liberada após o depósito de caução como garantia para pagamento das despesas decorrentes da poluição.

Art. 26. A contratação, por órgãos ou empresas públicas ou privadas, de navios para realização de transporte de substâncias enquadradas no que prevê o art. 4º desta Lei e de óleo processado ou não, só poderá efetuar-se após a certificação de que as empresas transportadoras estejam devidamente habilitadas, em termos de equipamentos e pessoal especializados, à segurança ambiental relativa às suas atividades.

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
77

CAPÍTULO V

DAS INFRAÇÕES E DAS PENALIDADES

Art. 27. Constituem infrações desta Lei:

I - a desobediência ao que prevêem os seus arts. 5° e 6°, combinados com o art. 36, sujeita à multa diária de 7.000 UFIR (sete mil unidades fiscais de referência) a 70.000 UFIR (setenta mil unidades fiscais de referência);

II - a desobediência ao que prevêem os seus arts. 7°, 8° e 10, sujeita à multa de 10.500 UFIR (dez mil e quinhentas unidades fiscais de referência) a 105.000 UFIR (cento e cinco mil unidades fiscais de referência);

III - a desobediência ao que prevêem os seus arts. 11, 12 e 13, sujeita à multa de 10.500 UFIR (dez mil e quinhentas unidades fiscais de referência) a 105.000 UFIR (cento e cinco mil unidades fiscais de referência) e retenção do navio até que a situação da carga seja regularizada;

IV - a desobediência ao que prevêem os seus arts. 16, 17, 18 , 19, 20, 21 e 22, sujeita à multa de 105.000 UFIR (cento e cinco mil unidades fiscais de referência) a 1.050.000 UFIR (um milhão e cinquenta mil unidades fiscais de referência);

V - a desobediência ao que prevê o seu art. 27, sujeita à multa de 1.050.000 UFIR (um milhão e cinquenta mil unidades fiscais de referência) e à suspensão imediata das atividades da empresa transportadora em situação irregular.

§ 1°. O pagamento de multa não isenta o responsável pela infração das sanções administrativas e penais previstas na legislação em vigor, inclusive os Códigos Civil e Penal, e nem da responsabilidade de ressarcimento de perdas e danos ao patrimônio público e privado.

§ 2°. O Poder Executivo Federal estabelecerá os

critérios para atualização monetária das multas previstas neste artigo.

§ 3°. Os valores arrecadados através da aplicação das multas previstas nos incisos deste artigo serão destinados aos órgãos que as aplicaram.

Art. 28. Respondem isolada ou solidariamente pelas infrações desta Lei:

I - o proprietário do navio ou quem legalmente o represente;

II - o armador ou operador do navio, caso o mesmo não esteja sendo armado ou operado pelo proprietário;

III - o comandante ou tripulante do navio;

IV - a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, que legalmente represente o porto, o terminal, a plataforma e suas instalações de apoio;

V - o proprietário da carga, quando esta for poluente, supletivamente.

Art. 29. O infrator será isento das penalidades previstas nesta Lei se o incidente que provocou danos ao meio ambiente ou o colocou em risco foi decorrência de um dos seguintes fatos:

I - ato de guerra, de hostilidade, de comoção, de insurreição ou de fenômeno natural de caráter excepcional e imprevisível ou irresistível;

II - ato ou omissão praticado por terceiro, com intenção de produzir danos.

Art. 30. A reincidência em qualquer infração prevista nesta Lei, no período de dois anos, sujeitará o infrator ao dobro do valor da multa correspondente.

Parágrafo único. A reincidência será caracterizada quando a fonte poluidora for a mesma e tiver sido definitivamente julgada procedente a infração anterior.

Art. 31. Constituem agravantes a não comunicação à

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
78

autoridade competente de qualquer descarga envolvendo óleo ou substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional, bem como o não cumprimento dos preceitos estabelecidos nesta Lei e na legislação, normas e procedimentos técnicos pertinentes.

Art. 32. Constituem atenuantes a adoção de medidas mitigadoras e compensatórias com relação à poluição causada, desde que aprovadas pela autoridade ambiental competente.

CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E COMPLEMENTARES

Art. 33. São responsáveis pelo cumprimento desta Lei:

I - O Ministério da Marinha, por intermédio de suas organizações competentes, com as seguintes atribuições:

a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, quanto à observância de seus dispositivos e dos da Convenção MARPOL 73/78, bem como as cargas embarcadas, de natureza tóxica, nociva ou perigosa, autuando os infratores;

b) levantar os 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 apurações de responsabilidades ao órgão federal de meio ambiente, para avaliação dos danos ambientais e início das medidas judiciais cabíveis;

II - o órgão federal de meio ambiente, com as seguintes competências:

a) fiscalizar os portos, terminais e similares, plataformas e instalações de apoio, quanto à observância de seus dispositivos e dos da Convenção MARPOL 73/78, bem como as cargas movimentadas, de natureza tóxica, nociva ou perigosa, autuando os infratores;

b) avaliar os danos ambientais causados por incidentes nos portos, terminais e similares, 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;

III - os órgãos estaduais de meio ambiente, com as seguintes competências:

a) fiscalizar os portos, terminais e similares, plataformas e instalações de apoio, quanto à observância de seus dispositivos e dos da Convenção MARPOL 73/78, bem como as cargas movimentadas, de natureza tóxica, nociva ou perigosa, autuando os infratores;

b) avaliar os danos ambientais causados por incidentes nos portos, terminais e similares, navios, plataformas e suas instalações de apoio e elaborar relatórios circunstanciados a respeito dos mesmos, encaminhando-os ao órgão federal de meio ambiente;

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

§ 1°. A Procuradoria Geral da República comunicará previamente aos Ministérios Públicos Estaduais a propositura de ações judiciais para que estes exerçam as faculdades previstas no § 5° do art. 113 da Lei n° 8.078, de 11 de setembro de 1990 - Código de Defesa do Consumidor.

§ 2°. A negligência ou omissão dos órgãos públicos na apuração de responsabilidades pelos incidentes e na aplicação das respectivas sanções legais implicará crime de responsabilidade de seus agentes.

Art. 34. O órgão federal de meio ambiente, ouvido o Ministério da Marinha, definirá as localizações e delimitações

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
79

das "Áreas Ecologicamente Sensíveis", que deverão constar das Cartas Náuticas Nacionais.

Art. 35. Os Planos de Contingência estabelecerão o nível de coordenação e as atribuições dos diversos órgãos e instituições públicas e privadas neles envolvidas.

Art. 36. O alijamento em águas brasileiras deverá obedecer às condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, de 1972, promulgada pelo Decreto nº 87.566, de 16 de setembro de 1982 e suas alterações.

Art. 37. Os portos e terminais brasileiros já em operação terão, a partir da data da publicação desta Lei, os seguintes prazos para se adaptarem ao que dispõem os seus arts. 5º, 6º e 7º:

I - doze meses para elaborar e submeter à aprovação do órgão estadual de meio ambiente e, supletivamente, ao órgão federal de meio ambiente, o estudo técnico e o manual de procedimento interno a que se referem, respectivamente, os arts. 6º e 7º;

II - trinta e seis meses para implantar as obras e adquirir equipamentos, conforme estabelece o art. 5º, incluindo o pessoal adequado para operá-los.

Art. 38. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, devendo ser regulamentada, no que couber, no prazo de doze meses subsequentes.

Art. 39. Revogam-se as disposições em contrário.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 18 de junho de 1996.

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 1996 (PL nº 2.891, de 1992, na Casa de origem), que "dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seu derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

Substitua-se o Projeto pelo seguinte:

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.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º 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.

Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:

I – quando ausentes os pressupostos para aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78);

II – às embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78;

III – às embarcações, plataformas e instalações de apoio estrangeiras, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante da Marpol 73/78, quando em água sob jurisdição nacional;

IV – 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.

CAPÍTULO I
DAS DEFINIÇÕES E CLASSIFICAÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I – Marpol 73/78: 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;

Caixa: 138
Lote: 70
PL Nº 2891/1992
80

II – CLC/69: Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil;

III – OPRC/90: Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil;

IV – 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;

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

VI – plataformas: 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;

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

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

IX – mistura oleosa: mistura de água e óleo, em qualquer proporção;

X – 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;

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

XII – porto organizado: 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;

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

XIV – 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;

XV – 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;

XVI – alijamento: 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;

XVII – lastro limpo: 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 tranqüilas, 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;

XVIII – tanque de resíduos: qualquer tanque destinado especificamente a depósito provisório dos líquidos de drenagem e lavagem de tanques e outras misturas e resíduos;

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

XX – plano de 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;

XXI – órgão ambiental ou órgão de meio ambiente: 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;

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

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

XXIV – órgão regulador da indústria do petróleo: 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).

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, são consideradas águas sob jurisdição nacional:

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;

Caixa: 138
Lote: 70
PL Nº 2891/1992
81

f) as dos arquipélagos;

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

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

Art. 4º Para os efeitos desta Lei, as substâncias nocivas ou perigosas classificam-se nas seguintes categorias, de acordo com o risco produzido quando descarregadas na água:

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.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente divulgará e manterá atualizada a lista das substâncias classificadas neste artigo, devendo a classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto a estabelecida pela Marpol 73/78.

CAPÍTULO II
DOS SISTEMAS DE PREVENÇÃO, CONTROLE E COMBATE DA POLUIÇÃO

Art. 5º Todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, disporá 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.

§ 1º A definição das características das instalações e meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição será feita mediante estudo técnico, que deverá estabelecer, no mínimo:

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 pessoal a ser empregado;

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

§ 2º O estudo técnico a que se refere o § 1º deverá 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.

§ 3º As instalações ou meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição poderão ser exigidos das instalações portuárias especializadas em

outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, bem como dos estaleiros, marinas, clubes náuticos e similares, a critério do órgão ambiental competente.

Art. 6° As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas deverão 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 deverá ser aprovado pelo órgão ambiental competente, em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas vigentes.

Art. 7° Os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, deverão dispor de planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, os quais serão submetidos à aprovação do órgão ambiental competente.

§ 1° No caso de áreas onde se concentrem portos organizados, instalações portuárias ou plataformas, os planos de emergência individuais serão consolidados na forma de um único plano de emergência para toda a área sujeita ao risco de poluição, o qual deverá estabelecer os mecanismos de ação conjunta a serem implementados, observado o disposto nesta Lei e nas demais normas e diretrizes vigentes.

§ 2° 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.

Art. 8° Os planos de emergência mencionados no art. 7° desta Lei serão consolidados pelo órgão ambiental competente, na forma de planos de contingência locais ou regionais, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente, em consonância com o disposto na OPRC/90, consolidará os planos de contingência locais e regionais na forma do Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Art. 9° As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas e suas instalações de apoio deverão realizar auditorias ambientais bienais, independentes, com o objetivo de avaliar os sistemas de gestão e controle ambiental em suas unidades.

CAPÍTULO III
DO TRANSPORTE DE ÓLEO E SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS

Art. 10. As plataformas e os navios com arqueação bruta superior a cinqüenta 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, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão 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.

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
82

Art. 11. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa a granel deverá ter a bordo um livro de registro de carga, nos termos da Marpol 73/78, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão 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.

Art. 12. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa de forma fracionada, conforme estabelecido no Anexo III da Marpol 73/78, deverá 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.

§ 1° 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.

§ 2° As embalagens 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.

Art. 13. Os navios enquadrados na CLC/69 deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente, conforme especificado por essa convenção, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional.

Art. 14. O órgão federal de meio ambiente deverá elaborar e atualizar, anualmente, lista de substâncias cujo transporte seja proibido em navios ou que exijam medidas e cuidados especiais durante a sua movimentação.

CAPÍTULO IV
DA DESCARGA DE ÓLEO, SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS E LIXO

Art. 15. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas ou perigosas classificadas na categoria "A", definida no art. 4° desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tal, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

§ 1° A água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade superior a cinco por cento do seu volume total só poderá ser descarregada se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I – a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II – o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III – os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 2º É vedada a descarga de água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade inferior a cinco por cento do seu volume total.

Art. 16. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias classificadas nas categorias "B", "C", e "D", definidas no art. 4º desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tais, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e outras misturas que as contenham, exceto se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I – a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II – o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III – os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1º 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", definida no art. 4º desta Lei.

§ 2º Os lançamentos de que trata o § 1º deverão atender também às condições e aos regulamentos impostos pela legislação de vigilância sanitária.

Art. 17. É proibida a descarga de óleo, misturas oleosas e lixo em águas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Marpol 73/78, e não estando o navio, plataforma ou similar dentro dos limites de área ecologicamente sensível, e os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1º No descarte contínuo de água de processo ou de produção em plataformas aplica-se a regulamentação ambiental específica.

§ 2º Não será permitido o alijamento de metais pesados ou resíduos líquidos ou sólidos contendo tais substâncias.

§ 3º Não será permitida a descarga de qualquer tipo de plástico, inclusive cabos sintéticos, redes sintéticas de pesca e sacos plásticos.

Art. 18. Exceto nos casos permitidos por esta Lei, 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 só poderá ser efetuada em instalações de recebimento e tratamento de resíduos, conforme previsto no art. 5º desta Lei.

Art. 19. 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.

Parágrafo único. Para fins de pesquisa, deverão ser atendidas as seguintes exigências, no mínimo:

I – a descarga seja autorizada pelo órgão ambiental competente, após análise e aprovação do programa de pesquisa;

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
83

II – esteja presente, no local e hora da descarga, pelo menos um representante do órgão ambiental que a houver autorizado;

III – o responsável pela descarga coloque 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.

Art. 20. A descarga de resíduos sólidos das operações de perfuração de poços de petróleo será objeto de regulamentação específica pelo órgão federal de meio ambiente.

Art. 21. As circunstâncias em que a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, ou misturas que os contenham, de água de lastro e de outros resíduos poluentes for autorizada não desobrigam o responsável de reparar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar as atividades econômicas e o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes dessa descarga.

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, deverá 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.

Art. 23. A entidade exploradora de porto organizado ou de instalação portuária, o proprietário ou operador de plataforma ou de navio, e o concessionário ou 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 minimização da poluição causada, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa.

Parágrafo único. No caso de descarga por navio não possuidor do certificado exigido pela CLC/69, a embarcação será retida e só será liberada após o depósito de caução como garantia para pagamento das despesas decorrentes da poluição.

Art. 24. A contratação, por órgão ou empresa pública ou privada, de navio para realização de transporte de óleo ou de substância enquadrada nas categorias definidas no art. 4º desta Lei só poderá efetuar-se após a verificação de que a empresa transportadora esteja devidamente habilitada para operar de acordo com as normas da autoridade marítima.

CAPÍTULO V
DAS INFRAÇÕES E DAS SANÇÕES

Art. 25. São infrações, punidas na forma desta Lei:

I – descumprir o disposto nos arts. 5º, 6º e 7º:

Pena – multa diária;

II – descumprir o disposto nos arts. 9º e 22:

Pena – multa;

III – descumprir o disposto nos arts. 10, 11 e 12:

Pena – multa e retenção do navio até que a situação seja regularizada;

IV – descumprir o disposto no art. 24:

Pena – multa e suspensão imediata das atividades da empresa transportadora em situação irregular.

§ 1° Respondem pelas infrações previstas neste artigo, na medida de sua ação ou omissão:

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.

§ 2° O valor da multa de que trata este artigo será fixada no regulamento desta Lei, sendo o mínimo de R$ 7.000,00 (sete mil reais) e o máximo de R$ 50.000.000,00 (cinqüenta milhões de reais).

§ 3° A aplicação das penas previstas neste artigo não isenta o agente de outras sanções administrativas e penais previstas na Lei n° 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, 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.

Art. 26. A inobservância ao disposto nos arts. 15, 16, 17 e 19 será punida na forma da Lei n° 9.605, de 1998, e seu regulamento.

CAPÍTULO VI
DAS DISPOSIÇÃO FINAIS E COMPLEMENTARES

Art. 27. São responsáveis pelo cumprimento desta Lei:

I – a autoridade marítima, por intermédio de suas organizações competentes, com as seguintes atribuições:

a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, e as cargas embarcadas, de natureza nociva ou perigosa, autuando 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;

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;

Lote: 70 Caixa: 138
PL N° 2891/1992
84

II – o órgão federal de meio ambiente, com 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, autuando 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;

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;

III – o órgão estadual de meio ambiente com 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 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;

d) autuar os infratores na esfera de sua competência;

IV – o órgão municipal de meio ambiente, com 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;

c) autuar os infratores na esfera de sua competência;

V – o órgão regulador da indústria do petróleo, 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.

§ 1° A Procuradoria-Geral da República comunicará previamente aos ministérios públicos estaduais a propositura de ações judiciais para que estes exerçam as faculdades previstas no § 5° do art. 5° da Lei n° 7.347, de 24 de julho de 1985, na redação dada pelo art. 113 da Lei n° 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor).

§ 2° A negligência ou omissão dos órgãos públicos na apuração de responsabilidades pelos incidentes e na aplicação das respectivas sanções legais implicará crime de responsabilidade de seus agentes.

Art. 28. 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.

Art. 29. Os planos de contingência estabelecerão o nível de coordenação e as atribuições dos diversos órgãos e instituições públicas e privadas neles envolvidas.

Parágrafo único. As autoridades a que se referem os incisos XXI, XXII, XXIII e XXIV do art. 2° desta Lei atuarão de forma integrada, nos termos do regulamento.

Art. 30. O alijamento em águas sob jurisdição nacional deverá obedecer as condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, de 1972, promulgada pelo Decreto n° 87.566, de 16 de setembro de 1982, e suas alterações.

Art. 31. Os portos organizados, as instalações portuárias e as plataformas já em operação terão os seguintes prazos para se adaptarem ao que dispõem os arts. 5°, 6° e 7°:

I – trezentos e sessenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para elaborar e submeter à aprovação do órgão federal de meio ambiente o estudo técnico e o manual de procedimento interno a que se referem, respectivamente, o § 1° do art. 5° e o art. 6°;

II – até cinco anos, após a aprovação a que se refere o inciso I deste artigo, para colocar em funcionamento as instalações e os meios destinados ao recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e ao controle da poluição, previstos no art. 5°, incluindo o pessoal adequado para operá-los;

III – cento e oitenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para apresentar ao órgão ambiental competente os planos de emergência individuais a que se referem o *caput* do art. 7°.

Art. 32. Os valores arrecadados com a ampliação das multas previstas nesta Lei serão destinados aos órgãos que as aplicarem, no âmbito de suas competências.

Art. 33. O Poder Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, no prazo de trezentos e sessenta dias da data de sua publicação.

Art. 34. Esta Lei entra em vigor noventa dias da data de sua publicação.

Art. 35. Revogam-se a Lei n° 5.357, de 17 de novembro de 1967, e o § 4° do art. 14 da Lei n° 6.938, de 31 de agosto de 1981.

Senado Federal, em 13 de março de 2000

Senador Antonio Carlos Magalhães
Presidente

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
85

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS–CeDI

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, nos termos do art. 44, item I, da Constituição, e eu, Humberto Lucena, Presidente do Senado Federal, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 4, DE 1987

APROVA, COM RESERVAS, OS TEXTOS DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL DE 1973 PARA PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO CAUSADA POR NAVIOS, CONCLUÍDA EM LONDRES, A 2 DE NOVEMBRO DE 1973, E DO PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO CAUSADA POR NAVIOS, CONCLUÍDO A 17 DE FEVEREIRO DE 1978, EM LONDRES.

Art. 1º São aprovados, com reservas, os textos da Convenção Internacional de 1973 para Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, a 2 de novembro de 1973, e do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluído em Londres, a 17 de fevereiro de 1978.

§ 1º As reservas de que trata este artigo referem-se ao artigo 10 da Convenção e seu Protocolo II, por serem suas disposições conflitantes com o artigo 15 da Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro, aprovada pelo Decreto-lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942.

§ 2º Os Anexos III, IV e V, por serem opcionais, nos termos do artigo 14 da convenção, serão objeto de declaração, na qual se afirmará seu caráter não mandatório para o Brasil.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 9 de novembro de 1987.

SENADOR HUMBERTO LUCENA
Presidente

DECRETO LEGISLATIVO Nº 43, DE 10 DE ABRIL DE 1995.

APROVA O TEXTO DA CONVENÇÃO Nº 134, DA ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO, SOBRE PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRABALHO DOS MARÍTIMOS, ADOTADA EM GENEBRA, EM 30 DE OUTUBRO DE 1970, DURANTE A LV SESSÃO DA CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DO TRABALHO.

Art. 1º É aprovado o texto da Convenção nº 134, da Organização Internacional do Trabalho, sobre Prevenção de Acidentes de Trabalho dos Marítimos, adotada em Genebra, em 30 de outubro de 1970, durante a LV Sessão da Conferência Internacional do Trabalho.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

CONVENÇÃO SOBRE PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRABALHO DOS MARÍTIMOS

Art. 1º

1. Para os fins da presente Convenção, a expressão "marítimos" aplica-se a qualquer pessoa empregada, em qualquer condição, a bordo de um navio, que não seja navio de guerra e que esteja registrado num território em que vigore esta Convenção e que se destine normalmente à navegação marítima

2. Em caso da dúvida quanto à questão de saber se certas categorias de pessoas devem ser consideradas como marítimos para os fins da Convenção, esta questão será resolvida, em cada país, pela autoridade competente, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas.

3. Para os fins da presente convenção, a expressão "acidentes de trabalho" aplica-se aos acidentes de que são vítimas os marítimos em virtude ou por ocasião de seu emprego.

Art. 2º

1. Em cada país marítimo, a autoridade competente deverá tomar as medidas necessárias para que sejam feitos inquéritos e relatórios apropriados

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
86

dos acidentes de trabalho e elaboradas e analisadas estatísticas pormenorizadas sobre esses acidentes.

2. Todos os acidentes de trabalho deverão ser assinalados e as estatísticas não deverão se cingir aos acidentes mortais ou aos acidentes em que o próprio navio for atingido.

3. As estatísticas deverão abranger o número, a natureza, as causas e as conseqüências dos acidentes de trabalho e especificar a parte do navio, por exemplo, convés, máquinas ou locais do serviço geral, e o local, por exemplo, no mar ou no porto - em que o acidente se produzir.

4. A autoridade competente deverá proceder a um inquérito sobre as causas e as circunstâncias de acidentes de trabalho que provocarem perdas de vidas humanas ou lesões corporais graves, assim como de todos os outros acidentes previstos na legislação nacional.

.....

.....

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL aprovou. nos termos do art. 44, inciso I, da Constituição, e eu, JOSÉ DE MAGALHÃES PINTO, PRESIDENTE do SENADO FEDERAL. Promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 74, DE 1976

APROVA O TEXTO DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO.

Art . 1° - É aprovado o texto da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, concluída em Bruxelas, a 29 de novembro de 1969.

Art . 2° - Este decreto legislativo entrará em vigor na data de sua publicação.

SENADO FEDERAL, em 30 de setembro de 1976

JOSÉ DE MAGALHÃES PINTO

PRESIDENTE

CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO, 1969

Os estados partes da presente convenção,

Conscientes dos riscos de poluïção criados pelo transporte marítimo internacional de óleo a granel;

Convencidos da necessidade de garantir uma indenização adequada às pessoas que venham a sofrer danos causados por poluição resultante de fugas ou descargas de óleo proveniente de navios;

Desejosos de adotar regras e procedimentos uniformes num plano internacional para definir as questões de responsabilidade e garantir, em tais ocasiões, uma reparação eqüitativa,

Concordam no que se segue:

ARTIGO I

Para os fins da presente convenção:

1) "navio" significa toda embarcação marítima ou engenho marítimo flutuante, qualquer que seja o tipo, que transporte efetivamente óleo a granel como carga;

2) "pessoa" significa toda pessoa física ou jurídica de direito público ou de direito privado incluindo um estado e suas subdivisões políticas constitucionais;

3) "proprietário" significa a pessoa ou pessoas registradas como proprietário do navio, ou em falta de matrícula, a pessoa ou pessoas que têm o navio por propriedade, todavia, nos casos de um navio de propriedade de um estado e operado por uma companhia que, nesse estado, é registrada como operadora do navio, o termo "proprietário" designa essa companhia;

4) "estado de registro de navio" significa, em relação aos navios registrados. o estado no qual o navio tiver sido registrado e, com relação aos navios não registrados, o estado cuja bandeira o navio arvora;

5) "óleo" significa qualquer óleo persistente, tais como petróleo bruto óleo combustível, óleo diesel pesado, óleo lubrificante e óleo de baleia, quer transportado a bordo de um navio como carga ou nos tanques de um navio, quer nos tanques de combustível desse navio;

6) "dano por poluição" significa a perda ou dano, causados fora navio transportador de óleo. por contaminação resultante de um derrame ou descarga de óleo do navio onde quer que possa ocorrer esse derrame ou descarga, e inclui o custo das despesas com medidas preventivas e outras perdas ou danos causados por essas medidas preventivas;

Caixa: 138
Lote: 70
PL Nº 2891/1992
87

7) "medidas preventivas" significa quaisquer medidas razoáveis, tomadas por qualquer pessoa após ter ocorrido um incidente, visando prevenir ou minimizar o dano causado pela poluição;

8) "incidente" significa todo fato ou conjunto de fatos que têm mesma origem e que resultem em danos por poluição;

9) "organização" significa a Organização Marítima Consultiva Inter-governamental.

.....

.....

LEI Nº 9.605, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1998.

DISPÕE SOBRE AS SANÇÕES PENAIS E ADMINISTRATIVAS DERIVADAS DE CONDUTAS E ATIVIDADES LESIVAS AO MEIO AMBIENTE, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

.....

CAPÍTULO II
Da Aplicação da Pena

.....

Art.15. São circunstâncias que agravam a pena, quando não constituem ou qualificam o crime:

I - reincidência nos crimes de natureza ambiental;

II - ter o agente cometido a infração:

a) para obter vantagem pecuniária;

b) coagindo outrem para a execução material da infração;

c) afetando ou expondo a perigo, de maneira grave, a saúde pública ou o meio ambiente;

d) concorrendo para danos à propriedade alheia;

e) atingindo áreas de unidades de conservação ou áreas sujeitas, por ato do Poder Público, a regime especial de uso;

f) atingindo áreas urbanas ou quaisquer assentamentos humanos;

g) em período de defeso à fauna;

h) em domingos ou feriados;

i) à noite;

j) em épocas de seca ou inundações;

l) no interior do espaço territorial especialmente protegido;

m) com o emprego de métodos cruéis para abate ou captura de animais;

n) mediante fraude ou abuso de confiança;

o) mediante abuso do direito de licença, permissão ou autorização ambiental;

p) no interesse de pessoa jurídica mantida, total ou parcialmente, por verbas públicas ou beneficiada por incentivos fiscais;

q) atingindo espécies ameaçadas, listadas em relatórios oficiais das autoridades competentes;

r) facilitada por funcionário público no exercício de suas funções.

Art.16. Nos crimes previstos nesta Lei, a suspensão condicional da pena pode ser aplicada nos casos de condenação a pena privativa de liberdade não superior a três anos.

Art.17. A verificação da reparação a que se refere o § 2° do art. 78 do Código Penal será feita mediante laudo de reparação do dano ambiental, e as condições a serem impostas pelo juiz deverão relacionar-se com a proteção ao meio ambiente.

.....

Art.19. A perícia de constatação do dano ambiental, sempre que possível, fixará o montante do prejuízo causado para efeitos de prestação de fiança e cálculo de multa.

Parágrafo único. A perícia produzida no inquérito civil ou no juízo cível poderá ser aproveitada no processo penal, instaurando-se o contraditório.

.....

.....

LEI Nº 7.347, DE 24 DE JULHO DE 1985.

DISCIPLINA A AÇÃO CIVIL PÚBLICA DE RESPONSABILIDADE POR DANOS CAUSADOS AO MEIO AMBIENTE, AO CONSUMIDOR, A BENS E DIREITOS DE VALOR ARTÍSTICO, ESTÉTICO, HISTÓRICO, TURÍSTICO E PAISAGÍSTICO

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
88

(VETADO) E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

.....

Art. 5° A ação principal e a cautelar poderão ser propostas pelo Ministério Público, pela União, pelos Estados e Municípios. Poderão também ser propostas por autarquia, empresa pública, fundação, sociedade de economia mista ou por associação que:

I - esteja constituída há pelo menos um ano, nos termos da lei civil;

II - inclua entre suas finalidades institucionais a proteção ao meio ambiente, ao consumidor, à ordem econômica, à livre concorrência, ou ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;

** Inciso II com redação dada pela Lei nº 8.884, de 11/06/1994..*

§ 1° O Ministério Público, se não intervier no processo como parte, atuará obrigatoriamente como fiscal da lei.

§ 2° Fica facultado ao Poder Público e a outras associações legitimadas nos termos deste artigo habilitar-se como litisconsortes de qualquer das partes.

§ 3° Em caso de desistência infundada ou abandono da ação por associação legitimada, o Ministério Público ou outro legitimado assumirá a titularidade ativa.

** § 3° com redação determinada pela Lei nº 8.078, de 11/09/90.*

§ 4° O requisito da pré-constituição poderá ser dispensado pelo juiz, quando haja manifesto interesse social evidenciado pela dimensão ou caracterÍstica do dano, ou pela relevância do bem jurídico a ser protegido.

** § 4° acrescentado pela Lei nº 8.078, de 11/09/90.*

§ 5° Admitir-se-á o litisconsórcio facultativo entre os Ministérios Públicos da União, do Distrito Federal e dos Estados na defesa dos interesses e direitos de que cuida esta Lei.

** § 5° acrescentado pela Lei nº 8.078, de 11/09/90.*

§ 6° Os órgãos públicos legitimados poderão tomar dos interessados compromisso de ajustamento de sua conduta às exigências legais, mediante cominações, que terá eficácia de título executivo extrajudicial.

** § 6° acrescentado pela Lei nº 8.078, de 11/09/90.*

.....

.....

LEI Nº 5.357, DE 17 DE NOVEMBRO DE 1967.

ESTABELECE PENALIDADES PARA EMBARCAÇÕES E TERMINAIS MARÍTIMOS OU FLUVIAIS QUE LANÇAREM DETRITOS OU ÓLEO EM ÁGUAS BRASILEIRAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Art. 1º As embarcações ou terminais marítimos ou fluviais de qualquer natureza, estrangeiros ou nacionais, que lançarem detritos ou óleo nas águas que se encontrem dentro de uma faixa de 6 (seis) milhas marítimas do litoral brasileiro, ou nos rios, lagoas e outros tratos de água, ficarão sujeitos às seguintes penalidades:

a) as embarcações, à multa de 2% (dois por cento) do maior salário-mínimo vigente no território nacional, por tonelada de arqueação ou fração;

b) os terminais marítimos ou fluviais, à multa de 200 (duzentas) vezes o maior salário-mínimo vigente no território nacional.

Parágrafo único. Em caso de reincidência, a multa será aplicada em dobro.

Art. 2º A fiscalização desta Lei fica a cargo da Diretoria de Portos e Costas do Ministério da Marinha, em estreita cooperação com os diversos órgãos federais ou estaduais interessados.

.....

.....

LEI Nº 6.938, DE 31 DE AGOSTO DE 1981.

DISPÕE SOBRE A POLÍTICA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE, SEUS FINS E MECANISMOS DE FORMULAÇÃO E APLICAÇÃO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

.....

Caixa: 138
Lote: 70
PL Nº 2891/1992
89

Dos Instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente (artigos 9 a 21)

.....

Art. 14. Sem prejuízo das penalidades definidas pela legislação federal, estadual e municipal, o não-cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção dos inconvenientes e danos causados pela degradação da qualidade ambiental sujeitará os transgressores:

I - à multa simples ou diária, nos valores correspondentes, no mínimo, a 10 (dez) e, no máximo, a 1.000 (mil) Obrigações do Tesouro Nacional - OTNs, agravada em casos de reincidência específica, conforme dispuser o Regulamento, vedada a sua cobrança pela União se já tiver sido aplicada pelo Estado, Distrito Federal, Territórios ou pelos Municípios;

II - à perda ou restrição de incentivos e benefícios fiscais concedidos pelo Poder Público;

III - à perda ou suspensão de participação em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito;

IV - à suspensão de sua atividade.

§ 1º Sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, é o poluidor obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. O Ministério Público da União e dos Estados terá legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal, por danos causados ao meio ambiente.

§ 2º No caso de omissão da autoridade estadual ou municipal, caberá ao Secretário do Meio Ambiente a aplicação das penalidades pecuniárias previstas neste artigo.

§ 3º Nos casos previstos nos incisos II e III deste artigo, o ato declaratório da perda, restrição ou suspensão será atribuição da autoridade administrativa ou financeira que concedeu os benefícios, incentivos ou financiamento, cumprindo resolução do CONAMA.

§ 4º Nos casos de poluição provocada pelo derramamento ou lançamento de detritos ou óleo em águas brasileiras, por embarcações e terminais marítimos ou fluviais, prevalecerá o disposto na Lei nº 5.357, de 17 de novembro de 1967.

.....

.....

DECRETO Nº 87.566, DE 16 DE SETEMBRO DE 1982.

PROMULGA O TEXTO DA CONVENÇÃO SOBRE PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO MARINHA POR ALIJAMENTO DE RESÍDUOS E OUTRAS MATÉRIAS, CONCLUÍDA EM LONDRES, A 29 DE DEZEMBRO DE 1972.

Art. 1º O texto da Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, apenso por cópia ao presente Decreto, será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

CONVENÇÃO SOBRE PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO MARINHA POR ALIJAMENTO DE RESÍDUOS E OUTRAS MATÉRIAS, 1972 .

Art. 1º As Partes Contratantes promoverão, individual e coletivamente, o controle efetivo de todas as fontes de contaminação do meio marinho e se comprometem, especialmente, a adotar todas as medidas possíveis para impedir a contaminação do mar pelo alijamento de resíduos e outras substâncias que possam gerar perigos para saúde humana, prejudicar os recursos biológicos e a vida marinha, bem como danificar as condições ou interferir em outras aplicações legítimas do mar.

Art. 2º As Partes Contratantes adotarão, de acordo com o disposto nos artigos seguintes e segundo suas possibilidades científicas, técnicas e econômicas, medidas eficazes, individual e coletivamente, para impedir a contaminação do mar causada pelo alijamento, e harmonizarão suas políticas a respeito.

.....

.....

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
90

SF PLC 37/1996 de 20/05/1992

Identificação	Número na Origem: MENSAGEM - MSG 00175 1992 (em 20/05/1992) Órgão de Origem: PRESIDENCIA DA REPUBLICA SF PLC 37 /1996 CD MSC 175 /1992 CD PL. 2891 /1992
Autor	EXTERNO - EXECUTIVO FEDERAL
Ementa	Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seus derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.
Indexação	NORMAS, PREVENÇÃO, CONTROLE, FISCALIZAÇÃO, POLUIÇÃO MARINHA, LANÇAMENTO, OLEO, AGUAS TERRITORIAIS, EMBARCAÇÃO, NAVIO TANQUE, CARGA, DESCARGA, PRODUTO POLUENTE, LIXO, TERMINAL, PORTO, INSTALAÇÕES PORTUARIAS, ELABORAÇÃO, PLANO, EMERGENCIA, ACIDENTE, POLUIÇÃO, DEFESA, MEIO AMBIENTE, ECOLOGIA, RESPONSABILIDADE SOLIDARIA, PROPRIETARIO, NAVIO, ARMADOR, TRIPULAÇÃO, INFRAÇÃO, PENALIDADE.
Despacho Inicial	SF COMISSÃO CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA - CCJ SF COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
Última Ação	Data: 29/02/2000 Local: (SF) ATA-PLEN - SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO Status: APROVADA (APRVD) Texto: Anunciada a matéria. É lido o Parecer nº 131/2000-CAS, Relator Senador Osmar Dias, favorável ao projeto e pela rejeição do PLC nº 197/93, que tramitavam em conjunto e foi arquivado ao final da 50ª Legislatura. A seguir é proferido pelo Sr. Lúcio Alcântara, Parecer nº 132/2000-CCJ, favorável ao projeto, nos termos do Substitutivo que oferece e pela rejeição das Emendas nºs 1 a 10. Em seguida o Sr. Osmar Dias profere Parecer nº 133/200 (de plenário), contrário a todas as emendas. Discussão encerrada do projeto, do Substitutivo e das emendas, tendo usado da palavra os Srs. Gerson Camata, Jefferson Péres, Geraldo Cândido e a Sra. Marina Silva. É lido e aprovado o Requerimento nº 92/2000, do Sr. Lúcio Alcântara, de preferência para votação do Substitutivo. Aprovado o Substitutivo ficam prejudicados o projeto e as emendas, tendo usado da palavra no encaminhamento da votação a Sra. Heloisa Helena. À CDIR para redação do vencido, para o turno suplementar. Leitura do Parecer nº 134/2000-CDIR, Relator Senador Carlos Patrocínio, oferecendo a redação do vencido, para o turno suplementar, do Substitutivo do Senado ao projeto. Discussão encerrada do Substitutivo, em turno suplementar, sem apresentação de emendas. O Substitutivo é dado como definitivamente adotado, sem votação. À Câmara dos Deputados. À SSCLS com destino à SSEXP.

Encaminhado em 29/02/2000 para (SF) SGM - SECRETARIA GERAL DA MESA

Matérias Anexadas

PLC 00197 /1993

- 21/06/1996 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  LEITURA.
- 21/06/1996 MESA DIRETORA - MESA
  DESPACHO A CCJ E CAS. DSF 22 06 PAG 10564.
- 13/08/1996 COMISSÃO CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA - CCJ
  RELATOR SEN JOSE FOGAÇA.
- 23/01/1997 COMISSÃO CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA - CCJ
  DEVOLVIDA PELO RELATOR, ESTANDO A MATERIA EM CONDIÇÕES DE SER INCLUIDA NA PAUTA DE REUNIÃO DA COMISSÃO.
- 24/03/1997 COMISSÃO CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA - CCJ
  ANEXADO AO PROCESSADO RELATORIO OFERECIDO PELO SEN JOSE FOGAÇA. (FLS. 84 A 86).
- 24/03/1997 SERVIÇO COMISSÕES PERMANENTES - SCP
  ENCAMINHADO A SSCLS, PARA ATENDER REQUERIMENTO DE TRAMITAÇÃO CONJUNTA.
- 01/04/1997 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  LEITURA RQ. 225, DO SEN WALDECK ORNELAS, SOLICITANDO TRAMITAÇÃO CONJUNTA COM O PLC 0019 1993. DSF 02 04 PAG 6860.
- 01/04/1997 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  AGUARDANDO INCLUSÃO ORDEM DO DIA (RQ. 225, DE TRAMITAÇÃO CONJUNTA).
- 02/04/1997 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  AGENDADO PARA O DIA 15 DE ABRIL DE 1997 (RQ. 225).
- 15/04/1997 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  INCLUSÃO ORDEM DO DIA VOTAÇÃO TURNO UNICO (RQ. 225, DE TRAMITAÇÃO CONJUNTA).
- 15/04/1997 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  VOTAÇÃO APROVADO O RQ. 225.
- 15/04/1997 MESA DIRETORA - MESA
  DESPACHO A SUBSECRETARIA DE COMISSÕES. DSF 16 04 PAG 7783.
- 15/04/1997 SERVIÇO DE APOIO COMISSÕES PERMANENTES - SACP
  ENCAMINHADO A CAS, JUNTO COM O PLC 00197 1993, COM O QUAL TRAMITA EM CONJUNTO.
- 07/05/1997 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  RELATOR SEN WALDECK ORNELAS. (TRAMITANDO EM CONJUNTO COM O PLC 00197 1993).
- 17/04/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  DEVOLVIDO PELO SEN WALDECK ORNELAS, PARA REDISTRIBUIÇÃO, TENDO EM VISTA SEU AFASTAMENTO PARA ASSUMIR O CARGO DE MINISTRO. (TRAMITANDO EM CONJUNTO COM O PLC 00197 1993).

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
91

- 03/05/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  REDISTRIBUIÇÃO AO SEN OSMAR DIAS.
- 17/09/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  DEVOLVIDA PELO RELATOR, SEN OSMAR DIAS, COM MINUTA DE PARECER FAVORAVEL A APROVAÇÃO DESTE (PLC 00037 1996), E PELA REJEIÇÃO DO PLC 00197 1993 QUE TRAMITAM EM CONJUNTO, ESTANDO A MATERIA EM CONDIÇÕES DE SER INCLUIDA NA PAUTA DE REUNIÃO DA COMISSÃO.
- 14/10/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  CONCEDIDA VISTA A SEN MARINA SILVA. (TRAMITANDO EM CONJUNTO COM PLC 00197 1993).
- 27/10/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  DEVOLVIDO NESTA DATA PELA SEN MARINA SILVA, ATRAVES DA SEN EMILIA FERNANDES, SEM MANIFESTAÇÃO ESCRITA, TRAMITANDO EM CONJUNTO COM PLC 00197 1993.
- 28/10/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  A COMISSÃO APROVA O PARECER DO RELATOR SEN OSMAR DIAS, FAVORAVEL A APROVAÇÃO DO PLC 00037 1996, EM FACE DA MAIOR ABRANGENCIA DESTE EM RELAÇÃO AO PLC 00197 1993, E, PELA PREJUDICIALIDADE DESTE ULTIMO.
- 28/10/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  ENCAMINHADO AO SACP.
- 29/10/1998 SERVIÇO DE APOIO COMISSÕES PERMANENTES - SACP
  ENCAMINHADO A CI, PARA EXAME DA MATERIA E DO PLC 00197 1993, COM O QUAL TRAMITA EM CONJUNTO.
- 13/11/1998 COMISSÃO SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA - CI

  RELATOR SEN GERSON CAMATA.
- 23/02/1999 COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA - CI
  ENCAMINHADO AO SACP, ATENDENDO SOLICITAÇÃO, NOS TERMOS DOS ARTS. 332 E 333 DO RISF.
- 23/02/1999 SERVIÇO DE APOIO COMISSÕES PERMANENTES - SACP
  ENCAMINHADO A SSCLS.
- 25/02/1999 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  1000 COMUNICAÇÃO PRESIDENCIA RATIFICANDO O DESPACHO INICIAL AO PROJETO, EM VIRTUDE DO ARQUIVAMENTO DO PLC 00197 1993, QUE TRAMITAVA EM CONJUNTO.
- 25/02/1999 MESA DIRETORA - MESA
  DESPACHO A CCJ. DSF 26 02 PAG 3633.
- 25/02/1999 SUBSECRETARIA DE COMISSÕES - SSCOM
  RECEBIDO AUTÓGRAFOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA (RECAUT)
  ENCAMINHADO A CCJ.
- 30/09/1999 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Distribuído ao Sen. Lúcio Alcântara para emitir relatório em 30.09.99.
- 26/01/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ

Devolvido pelo Senador Lúcio Alcântara, a pedido, para atender à solicitação da Secretaria-Geral da Mesa, conforme Ordem nº 06/00, com a finalidade de leitura de mensagem presidencial solicitando urgência constitucional para a matéria. À SSCLSF.

- 27/01/2000 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  Encaminhada ao Plenário para leitura da Mensagem nº 67, de 2000.
- 27/01/2000 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

Leitura da Mensagem nº 67, de 2000, (nº 130/2000, na origem), pela qual o Senhor Presidente da República, solicita seja atribuído regime de urgência à matéria. Fixação do prazo de quarenta e cinco dias a partir do dia 28.01.2000, para tramitação e abertura de prazo de cinco dias úteis para recebimento de emendas, perante a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, a partir desta data.. Matéria incluída na pauta da 2ª Sessão Legislativa Extraordinária da 51ª Legislatura, convocada para o período de 5 de janeiro a 14 de fevereiro de 2000, de acordo com o item 2, da Mensagem nº 1.294, de 1999-CN. Já tendo sido apreciada pela Comissão de Assuntos Sociais, a matéria vai à CCJ, para recebimento de emendas. À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

- 27/01/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  A matéria encontra-se sobre a Mesa desta Comissão aguardando apresentação de emendas até 7/02/2000, data em que expira o prazo único para a apresentação da emendas, por parte de todos os senadores membros desta Casa.
- 01/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Anexei às folhas nº 105 e 106 emenda nº 1 de autoria da Senadora Maria do Carmo Alves.
- 02/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Anexei, às folhas nº 107 a 114, as Emendas nºs 2 a 9, todas de autoria do Senador Gerson Camata.
- 03/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  À SSCLSF, à pedido.
- 03/02/2000 PROTOCOLO LEGISLATIVO - PLEG
  Procedida a 2ª autuação em cópia que contém 116 (cento e dezesseis) folhas numeradas e rubricadas. À SGM.
- 03/02/2000 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  Encaminhado ao Plenário.
- 03/02/2000 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

10:00 - Leitura do Requerimento nº 52/2000, da Sra. Emília Fernandes, solicitando a remessa a Comissão de Serviços de Infra-Estrutura do projeto. O requerimento constará da pauta da próxima terça-feira dia 8/2/2000, tendo em vista tratar-se

Caixa: 138
Lote: 70
PL Nº 2891/1992
92

de matéria incluída na convocação extraordinária e tramitando em regime de urgência constitucional nos termso da Mensagem nº 67/2000. À SGM.

- 03/02/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  Incluído em Ordem do Dia da sessão deliberativa ordinária do dia 08/02/2000. Votação, em turno único, do RQS nº 52/2000.
- 03/02/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  Encaminhado ao PLEG para fazer 2ª autuação do projeto.
- 03/02/2000 PROTOCOLO LEGISLATIVO - PLEG
  Retorna a SGM, com 2ª autuação do projeto que contém 116 folhas numeradas e rubricadas. À SGM.
- 04/02/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  INCLUIDO EM ORDEM DO DIA DA SESSÃO DELIBERATIVA (INCLOD)
  Incluído em Ordem do Dia da sessão deliberativa ordinária de 08.02.2000, para votação do Requerimento nº 52, de 2000, de audiência da CI.
- 04/02/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  INCLUIDO EM ORDEM DO DIA DA SESSÃO DELIBERATIVA (INCLOD)

  Incluído em Ordem do Dia da sessão deliberativa ordinária de 08/02/2000, para votação do Requerimento nº 52, de 2000, de audiência da CI.
- 08/02/2000 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  Rejeitado o Requerimento nº 52, de 2000, a matéria retorna à CCJ. À CCJ.
- 09/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Anexei às folhas nº 117 e 1186 emenda nº 10 de autoria do Senador Mozarildo Cavalcanti.
- 09/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Terminou o prazo para apresentação de emendas em 07.02.00. Ao Gabinete do Sen. Lúcio Alcântara para conclusão do relatório.
- 23/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Devolvido pelo Senador Lúcio Alcântara com o relatório devidamente assinado. À SSCLF, tendo em vista ter expirado o prazo para apreciação da matéria na Comissão em 21/02/00.
- 23/02/2000 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  Procedida a juntada, às fls 119, de Consulta formulada pelo Secretário-Geral da Mesa à Consultoria Legislativa sobre a possibilidade de o Presidente da República solicitar urgência para projeto de lei de sua iniciativa que esteja tramitando no Senado Federal. Procedida a juntada, às fls. 120 a 125, de Ofício 322/99, de 22/02/1999, da Consultoria Legislativa, em resposta à Consulta do Secretário-Geral da Mesa de fls. 119. Encaminhado ao Plenário.
- 23/02/2000 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

A Presidência comunica ao Plenário que venceu o prazo no dia 21 último sem a manifestação da CCJ. A matéria será incluída na Ordem do Dia da sessão do próximo dia 29, em virtude que o projeto tramita em regimen de urgência constitucional. À SSCLS.

- 24/02/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  INCLUIDO EM ORDEM DO DIA DA SESSÃO DELIBERATIVA (INCLOD)
  Incluído na Sessão Deliberativa Ordinária de 29.2.2000, para discussão em turno único.
- 29/02/2000 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  APROVADA (APRVD)
  Anunciada a matéria. É lido o Parecer nº 131/2000-CAS, Relator Senador Osmar Dias, favorável ao projeto e pela rejeição do PLC nº 197/93, que tramitavam em conjunto e foi arquivado ao final da 50ª Legislatura. A seguir é proferido pelo Sr. Lúcio Alcântara, Parecer nº 132/2000-CCJ, favorável ao projeto, nos termos do Substitutivo que oferece e pela rejeição das Emendas nºs 1 a 10. Em seguida o Sr. Osmar Dias profere Parecer nº 133/200 (de plenário), contrário a todas as emendas. Discussão encerrada do projeto, do Substitutivo e das emendas, tendo usado da palavra os Srs. Gerson Camata, Jefferson Péres, Geraldo Cândido e a Sra. Marina Silva. É lido e aprovado o Requerimento nº 92/2000, do Sr. Lúcio Alcântara, de preferência para votação do Substitutivo. Aprovado o Substitutivo ficam prejudicados o projeto e as emendas, tendo usado da palavra no encaminhamento da votação a Sra. Heloisa Helena. À CDIR para redação do vencido, para o turno suplementar. Leitura do Parecer nº 134/2000-CDIR, Relator Senador Carlos Patrocínio, oferecendo a redação do vencido, para o turno suplementar, do Substitutivo do Senado ao projeto. Discussão encerrada do Substitutivo, em turno suplementar, sem apresentação de emendas. O Substitutivo é dado como definitivamente adotado, sem votação. À Câmara dos Deputados. À SSCLS com destino à SSEXP.
- 02/03/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  Procedida a revisão da Redação do Vencido (fls. 150 a 163). À SSEXP.
- 02/03/2000 SUBSECRETARIA DE EXPEDIENTE - SSEXP
  Recebido neste orgão ás 16:45 hs.
- 02/03/2000 SUBSECRETARIA DE EXPEDIENTE - SSEXP
  À SSCLSF para revisão dos autógrafos.
- 02/03/2000 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  Procedida a revisão dos autógrafos. À Subsecretaria de Expediente.

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
93

13/03/2000 À CÂMARA DOS DEPUTADOS ATRAVÉS DO OF/SF Nº 435/2000

Ofício nº 435 (SF)

Brasília, em 13 de março de 2000.

Senhor Primeiro-Secretário,

Comunico a Vossa Excelência que o Senado Federal aprovou, em revisão, nos termos do Substitutivo em anexo, o Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 1996 (PL nº 2.891, de 1992, nessa Casa), que "dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seus derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

Em anexo, restituo um dos autógrafos do projeto originário.

Atenciosamente,

Senador Carlos Patrocínio
Primeiro-Secretário, em exercício

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Ubiratan Aguiar
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados

PROJETO DE LEI Nº 2.891-E, DE 1992
(DO PODER EXECUTIVO)

DISCUSSÃO, EM TURNO ÚNICO, DO SUBSTITUTIVO DO SENADO FEDERAL AO PROJETO DE LEI Nº 2.891-D, DE 1992, QUE DISPÕE SOBRE A PREVENÇÃO, O CONTROLE E A FISCALIZAÇÃO DA POLUIÇÃO CAUSADA POR LANÇAMENTO DE PETRÓLEO, SUBSTÂNCIAS NOCIVAS E OUTROS POLUENTES EM ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS. PENDENTE DE PARECERES DAS COMISSÕES: DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO.

PARA OFERECER PARECER, EM SUBSTITUIÇÃO À COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, CONCEDO A PALAVRA AO DEPUTADO.....ELISEU REZENDE.....

PARA OFERECER PARECER, EM SUBSTITUIÇÃO À COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS, CONCEDO A PALAVRA AO DEPUTADO....FERNANDO GABEIRA

PARA OFERECER PARECER, EM SUBSTITUIÇÃO À COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO, CONCEDO A PALAVRA AO DEPUTADO.....JOÃO ROSA.....

NÃO HAVENDO ORADORES INSCRITOS

DECLARO ENCERRADA A DISCUSSÃO

PASSA-SE À VOTAÇÃO

CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO

28/04/00

Senhor Presidente,

Requeremos a Vossa Excelência, nos termos regimentais, a retirada do(a) 2.891-E/92, constante da pauta da presente sessão.

Sala das Sessões, em 28/04/00

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PL 2891/92

Meu parecer é pela aprovação

a) dos artigos 1º a ~~29~~ 30 e 32, 33, 34 e 35 do Substitutivo aos artigos 1º a 36, 38 e 39 da Câmara dos Deputados.

b) do ~~artigo~~ art. 31 do Substitutivo ~~excluído~~ em substituição ao 37 da Câmara, ~~com~~ excluindo a expressão "até cinco anos", ~~do~~ constante do inciso II, para manutenção da expressão "trinta e seis meses", constante do inciso II do art. 37 da Câmara dos Deputados.

Elcion Bezerra

EM VOTAÇÃO O SUBSTITUTIVO DO SENADO FEDERAL, RESSALVADOS OS DESTAQUES

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

(SE APROVADO) – ESTÁ PREJUDICADO O PROJETO INICIAL

Votação, em globo, dos artigos 1º a 30, 32 a 35 do Substitutivo do Senado Federal, em substituição aos artigos 1º a 36, a 38, a 39 da Câmara dos Deputados.

Aprovado 28/3

Aguarde

- Votação ~~em globo~~ do art. 31 do Senado Federal, em substituição ao art. 37 da Câmara, exceto a expressão "a 1, cinco anos," constante do inciso II, para manutenção da expressão "trinta e seis meses", do inciso II do art. 37 da Câmara.

Aprovado 28/3

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 2.891, DE 1992

Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seus derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA DE REDAÇÃO

Onde se lê:

Art. 32. Os valores arrecadados com a ampliação das multas previstas nesta Lei serão destinados aos órgãos que as aplicarem, no âmbito de suas competências.

Leia-se:

Art. 32. Os valores arrecadados com a aplicação das multas previstas nesta Lei serão destinados aos órgãos que as aplicarem, no âmbito de suas competências.

Sala das Sessões, 28 de março de 2000.

Dep. Eliseu Resende

EM VOTAÇÃO A REDAÇÃO FINAL

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

A MATÉRIA VAI À SANÇÃO

CÂMARA DOS DEPUTADOS
SEÇÃO DE SINOPSE

PROJETO DE LEI Nº 2893/92

EMENTA Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por laçamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional, e dá outras providências.

EMENDA DO SUBSTITUTIVO: 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.

PODER EXECUTIVO

(MENSAGEM Nº 175/92)

ANDAMENTO

COMISSÕES
PODER TERMINATIVO
Artigo 24, Inciso II
(Res. 17/89)

MESA

Despacho: Às Comissões de Relações Exteriores; de Viação e Transportes, Desenvolvimento Urbano e Interior; Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias; e de Constituição e Justiça e de Redação(Art. 54) - Art. 24, II.

PLENÁRIO

04.06.92 É lido e vai a imprimir.

DCN 05.06.92, pág. 12286, col. 01.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES

09.06.92 Distribuido ao relator, Dep. ALOISIO VASCONCELOS.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES

25.11.92 Parecer do relator, Dep. ALOISIO VASCONCELOS; pela incompetência da Comissão para se pronunciar sobre a matéria.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES.

02.12.92 Aprovado unanimemente o parecer do relator, Dep. ALOISIO VASCONCELOS, pela incompetência da Comissão para se pronunciar sobre a matéria.

DCN 23/01/93, pág 1437 col. 02.

VIDE-VERSO.....

Sancionado ou promulgado

Publicado no Diário Oficial de

Vetado

Razões do veto-publicadas no

ANEXADO: PL. 2.794/92

MESA

29.12.92 Deferido Of.nº CRE/P-132/92, do Dep. PAUDERNEY AVELINO, Presidente da Comissão de Relações Exteriores, excluindo esta Comissão para se pronunciar sobre este Projeto.

DCN 13/01/93, pág. 40 col. 02

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, DESENVOLVIMENTO URBANO E INTERIOR

11.02.93 Distribuido ao relator, Dep. JOSÉ FELINTO.

DCN 20/02/93, pág. 4122 col. 01.

MESA

10.03.93 Despacho: Às Comissões de Viação e Transportes, Desenvolvimento Urbano e Interior; de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias; e de Constituição e Justiça e de Redação (Art. 54) - Art. 24,II.

DCN 14/04/93, pág. 7281 col. 02

22.04.93 REDISTRIBUÍDO - Resolução 25/93.

Comissões de Viação e Transportes; de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias; e de Constituição e Justiça e de Redação (Art. 54,RI) - Art. 24,II.

DCN __/__/__, pág. _____, col. __

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

07.05.93 Distribuido ao relator, Dep. JOSE FELINTO.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

07.05.93 Prazo para apresentação de emenedas: 07 a 13.05.93

DCN 6/5/93, pág. 8996, col. 01

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

14.05.93 Não foram apresentadas emendas.

MESA

18.08.93 Deferido OF. P-527/93, da CVT, solicitando a apensação do PL. 2.794/92 a este projeto.

DCN 20.08.93, pág. 16748, col. 01.

CONTINUA.....

ANDAMENTO

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

07.04.94 Redistribuído ao relator, Dep. MURILO REZENDE.

DCN 07/04/94 pág. 7152 col. 02

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

28.04.94 Parecer favorável do relator, Dep. MURILO REZENDE, com substitutivo.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

02.05.94 Prazo para apresentação de emendas ao substitutivo: 05 a 11.05.94 (Somente aos membros da Comissão)

DCN 30/04/94 pág. 6890 col. 01

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

16.05.94 Não foram apresentadas emendas.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

25.05.94 Aprovado unanimemente o parecer favorável do relator, Dep. MURILO REZENDE, com substitutivo. (PL 2.891-A/92).

DCN 28/05/94 pág. 8517 col. 02

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

30.08.94 Distribuido ao relator, Dep. PAULO DELGADO.

DCN 02/09/94 pág. 12377 col. 01

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

01.09.94 Prazo para apresentação de emendas: 01.09 a 19.10.94

DCN 14/10/94 pág. 12715 col. 01

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

20.10.94 Não foram apresentadas emendas.

vide verso....

19.09.95

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

20.03.95 Parecer favorável do relator, Dep. PAULO DELGADO a este e ao PL. 2.794/92, apensado, com adoção do substitutivo da C.V.T.

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

27.03.95 Distribuido ao relator, Dep. WILSON BRANCO.

DCN 29/03/95, pág. 4756, col. 02

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

03.04.95 Prazo para apresentação de emendas: cinco sessões.

DCN 30/03/95 pág. 4835 col. 01

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

10.04.95 Não foram apresentadas emendas.

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

09.08.95 Parecer favorável do relator, Dep. WILSON BRANCO, com adoção do substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com emendas, a este e ao PL. 2.794/92, apensado.

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

17.08.95 Aprovado unanimemente o parecer favorável do relator, Dep. WILSON BRANCO, com adoção do substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com emendas, a este e ao PL. 2.794/92, apensado. (PL 2.891-B/92).

DCD 16/01/96, pág. 1326, col. 01

DAMENTO

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

19.09.95 Distribuído ao relator, Dep. MARCONI PERILLO.

DCN 20/09/95, pág. 24025 col. 01

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

19.09.95 Prazo para apresentação de emendas: 05 sessões.

DCN 19/09/95, pág. 22559 col. 02.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

27.09.95 Não foram apresentadas emendas.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

19.03.96 Parecer do relator, Dep. MARCONI PERILLO, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, do PL. 2.794/92, apensado, das emendas da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com subemenda ao substitutivo.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

10.04.96 Aprovado unanimemente o parecer do relator, Dep. MARCONI PERILLO, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, do PL. 2.794/92, apensado, das emendas da Comissão de Defesa do Consumidor Meio Ambiente e Minorias e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com subemenda ao substitutivo.

Vide-verso.....

CDI 3.21.01.041-8 (MAI / 93)

ANDAMENTO

MESA (ARTIGO 24, INCISO II DO RI)

29.04.96 É lido e vai a imprimir, tendo pareceres da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e do de nº 2.794/92, apensado, nos termos do substitutivo; da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, pela aprovação, deste e do de nº 2.794/92, apensado, com adoção do substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com emendas; e da Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, e do de nº 2.794/92, apensado, das emendas da Comissão de Defesa do Consumidor Meio Ambiente e Minorias e do substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com subemendas.
(PL. Nº 2.891-C/92)

MESA

08.05.96 Prazo de 05 sessões para apresentação de recurso (artigo 132, § 2º do RI) de: 08 a 14.05.96.

DCD 08/05/96, pág. 12822, col. 01

MESA

15.05.96 Of. SGM-P/420/96, à CCJR, encaminhando este projeto para elaboração da Redação Final, nos termos do art. 58, § 4º e art. 24; II, do RI.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

28.05.96 Aprovada unanimemente a Redação Final, oferecida pelo relator, Dep. Nilson Gibson. (PL. Nº 2891-D/92). DCD 15/06/96; pág. 11035; col. 01

Rep DCD 29/06/96, pág. 15405, col. 01

MESA

18.06.96 AO SENADO FEDERAL, ATRAVÉS DO OF. PS-GSE/109/96.

ANDAMENTO

MESA

15.03.00 Ofício nº 435/00, do SF, comunicando a aprovação deste projeto, com substitutivo.

TRAMITAÇÃO E SEGUNDO TURNO

MESA

Despacho: Às Comissões de Viação e Transportes, de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias; e, de Constituição e Justiça e de Redação.- Art. 54.

PLENÁRIO

21.03.00 É lido e vai a imprimir o Substitutivo do Senado.
(PL. nº 2.891-E/92)

FOLHA DE INSCRIÇÃO PARA ENCAMINHAMENTO DO PROJETO DE LEI Nº 2.891-E, DE 1992 (FISCALIZAÇÃO DE SUBSTÂNCIAS NOCIVAS)

RELAÇÃO DE INSCRIÇÃO DOS ORADORES **CONTRÁRIOS** À MATÉRIA

1 .....

2 .....

3 .....

4 .....

5 .....

6 .....

7 .....

8 .....

9 .....

RELAÇÃO DE INSCRIÇÃO DOS ORADORES **A FAVOR** DA MATÉRIA

1 Walter Pinheiro +

2 Fernando Conrado

3 Professor Luizinho PT/SP +

4 Arlindo Chinaglia PT/SP +

5 .....

6 .....

7 .....

8 .....

9 .....

FOLHA DE INSCRIÇÃO PARA <u>DISCUSSÃO</u> , EM TURNO ÚNICO , DO PROJETO DE LEI Nº 2.891-E, DE 1992
(FISCALIZAÇÃO DE SUBSTÂNCIAS NOCIVAS)

RELAÇÃO DE INSCRIÇÃO DOS ORADORES **CONTRÁRIOS A** MATÉRIA

1 .....

2 .....

3 .....

4 .....

5.....

6 .....

7 .....

8 .....

9 .....

10 .....

11 .....

12 .....

13 .....

14 .....

15 .....

16 .....

17 .....

18 .....

FOLHA DE INSCRIÇÃO PARA <u>DISCUSSÃO</u>, EM TURNO ÚNICO , DO PROJETO DE LEI Nº 2.891-E, DE 1992
(FISCALIZAÇÃO DE SUBSTÂNCIAS NOCIVAS)

RELAÇÃO DE INSCRIÇÃO DOS ORADORES **A FAVOR** DA MATÉRIA

1 ~~Walter Pinheiro~~
2 ~~Fernando Costa~~
3 Enio Bacci
4 Professor Luizinho PT/SP
5 Arlindo Chinaglia PT/SP
6 Alexandre Cardoso
7 Sandra Rosado
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18

(SE REJEITADO O SUBSTITUTIVO)

EM VOTAÇÃO O PROJETO.

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

RESULTADO DA ORDEM DO DIA DA SESSÃO ORDINÁRIA DE
Terça-feira, 28 de março de 2000. (14:00)

ORDEM DO DIA:

Item 1
PL. 2891-E/92

Autor: PODER EXECUTIVO

Ementa: Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seus derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

*Apreciação do Substitutivo do Senado Federal, com urgência constitucional.

Ementa do Substitutivo: 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.

APROVADO:

- os arts. 1º a 30 e 32 a 35 do Substitutivo do Senado Federal, em substituição aos arts. 1º a 36, 38 e 39 do Projeto aprovado na Câmara dos Deputados (votação em globo);

- o art. 31 do Substitutivo do Senado Federal, em substituição ao art. 37 do Projeto aprovado na Câmara dos Deputados, com exceção da expressão "até cinco anos", constante do inciso II, para manutenção da expressão "trinta e seis meses", constante do inciso II do art. 37 do Projeto aprovado na Câmara dos Deputados;

- a Emenda de Redação.

RETIRADO:

- o Requerimento do Sr. Dep. Aloizio Mercadante (PT) solicitando a retirada de pauta do Projeto.

Resultado: A MATÉRIA VAI À SANÇÃO.

Item 2

PEC 0096-B/92

Autor: HELIO BICUDO

Ementa: Introduz modificações na estrutura do Poder Judiciário.
Obs.: Continuação da votação em 1º turno.

APROVADO:

- o § 2º do art. 134 da CF, constante do art. 41 do Substitutivo, objeto do Destaque de Bancada nº 156 (PSDB);
Assunto: autonomia da Defensoria Pública.
VOTAÇÃO NOMINAL*: SIM=383 NÃO=0 ABSTENÇÃO=2 TOTAL=385
Mantido o texto do Substitutivo.

- a Emenda Aglutinativa nº 51 (em substituição à Emenda Aglutinativa nº 37 e ao Destaque de Bancada nº 156);
Assunto: autonomia das Procuradorias Estaduais e do DF.
VOTAÇÃO NOMINAL*: SIM=371 NÃO=0 ABSTENÇÃO=1 TOTAL=372
Modificado o texto do Substitutivo.

- a Emenda Aglutinativa nº 23.
Assunto: composição do TST.
VOTAÇÃO NOMINAL*: SIM=398 NÃO=2 ABSTENÇÃO=1 TOTAL=401
Modificado o texto do Substitutivo.

REJEITADO:

- o art. 44 do Substitutivo, objeto do Destaque de Bancada nº 161 (PSDB);
Assunto: instalação da Defensoria Pública.
VOTAÇÃO NOMINAL*: SIM=7 NÃO=374 ABSTENÇÃO=2 TOTAL=383
Suprimido o dispositivo do Substitutivo.

- o inciso VI-A do art. 103 da CF, constante do art. 15 do Substitutivo, objeto do Destaque de Bancada nº 73 (PMDB).
Assunto: Advogado-Geral da União - legitimação para ADIN.
VOTAÇÃO NOMINAL*: SIM=289 NÃO=123 ABSTENÇÃO=1 TOTAL=413
Suprimido o dispositivo do Substitutivo.

RETIRADO:

- as Emendas Aglutinativas nºs 14, 21, 22, 26, 37 e 42;

- o Destaque Simples nº 71 (Dep. Mendes Ribeiro Filho - PMDB).

Resultado: ADIADA A CONTINUAÇÃO DA VOTAÇÃO, EM FACE DO ENCERRAMENTO DA SESSÃO.

* Resultado diverso da listagem do sistema eletrônico de votação, em virtude de registro de votos no microfone.

PARECERES
AO
PROJETO DE LEI
Nº 2.891, DE 1992

PARECER DO RELATOR DESIGNADO PELA MESA, EM SUBSTITUIÇÃO À COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES.

O SR. PRESIDENTE (Michel Temer) - Concedo a palavra, para oferecer parecer ao projeto, em substituição à Comissão de Viação e Transportes, ao Sr. Deputado Eliseu Resende.

O SR. ELISEU RESENDE (PFL-MG. Para emitir parecer. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, temos em mãos o Substitutivo do Senado Federal ao Projeto de Lei nº 2.891, de 1992, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo, seus derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional.

Esse projeto de lei foi encaminhado pelo Executivo em 1992 e aprovado pelo Plenário desta Câmara em 1996. O Senado Federal apresentou novo Substitutivo introduzindo alterações no projeto de lei, Substitutivo esse que vem à discussão na Câmara em regime de urgência.

As alterações promovidas pelo Senado Federal justificam-se pela série de fatos novos e legislações que passaram a disciplinar a matéria a partir de 1996. Entre esses fatos novos destacam-se a nova regulamentação do setor do petróleo, a flexibilização do monopólio de petróleo, a criação da Agência Nacional do Petróleo e o desmembramento da PETROBRAS para criação da TRANSPETRO, segundo a orientação de introduzir-se um sistema dutoviário e de instalações portuárias neutro e de livre acesso, além da edição da Lei nº 9.605, de 1998, que trata de penalidades e sanções relativas à agressão ao meio ambiente.

Portanto, Sr. Presidente, Srs. Deputados, as modificações introduzidas pelo Senado Federal não entram profundamente no mérito da matéria; apenas adaptam o texto às novas legislações.

Trata-se de matéria de extrema importância. Estamos verificando fatos como vazamentos de óleo e de derivados de petróleo dos porões dos navios, afetando a plataforma marítima continental; vazamentos nos oleodutos da PETROBRAS, afetando o meio ambiente. Portanto, a aprovação dessa matéria pelo Congresso Nacional é da maior importância.

Examinando o Substitutivo do Senado Federal, acompanhando item por item as modificações introduzidas, entendemos que apenas caberia uma alteração relevante. O Substitutivo do Senado atribui um prazo de até cinco anos para que as instalações portuárias, as Companhias Docas, os portos organizados façam investimentos nas suas instalações para as adaptarem a essa legislação que visa à preservação do meio ambiente.

No projeto de lei aprovado pela Câmara Federal, esse prazo era de trinta e seis meses. Entendemos que, dada a importância, a prioridade, a urgência dessa matéria, é válido considerar o prazo estipulado pela Câmara Federal, ou seja, três anos, em vez do prazo de cinco anos que consta do Substitutivo do Senado Federal.

Portanto, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, meu parecer é pela aprovação dos arts. 1º a 30 e 32, 33, 34 e 35 do Senado Federal, em substituição aos arts. 1º a 36 e 38 e 39 da Câmara dos Deputados.

Haveria uma alteração no art. 31. Nosso parecer é pela aprovação do art. 31 do Senado Federal, em substituição ao art. 37 da Câmara, exceto a expressão: "até cinco anos", constante do inciso II, pela manutenção da expressão "trinta e seis meses", constante do inciso II do art. 37 da Câmara dos Deputados.

É o nosso parecer.

PARECER DO RELATOR DESIGNADO PELA MESA, EM SUBSTITUIÇÃO À COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS.

O SR. PRESIDENTE (Michel Temer) - Concedo a palavra, para oferecer parecer ao projeto, em substituição à Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, ao Deputado Fernando Gabeira.

O SR. FERNANDO GABEIRA (PV-RJ. Para emitir parecer. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, o Projeto de Lei nº 2.891, de 1992, que devemos aprovar hoje é de grande importância para o meio ambiente no Brasil. Estamos devendo esse projeto à opinião pública, uma vez que tivemos, recentemente, um grande desastre na Baía de Guanabara e, mais recentemente ainda, um vazamento de óleo perto de Ihabela, no Estado de São Paulo.

Nosso parecer é favorável ao Substitutivo do Senado, também com exceção do inciso II do art. 31, em que se prevê uma fase de transição de até cinco anos. A nossa posição é idêntica, nesse particular, à do Relator pela Comissão de Transportes, cujo parecer prevê, no lugar de cinco anos, o prazo de trinta e seis meses constante do texto da Câmara.

O projeto é urgente, necessário, já balizado pela legislação internacional, por uma série de acordos assinados pelo Brasil.

Vale observar apenas que a aprovação desse projeto não resolverá totalmente os problemas que temos no mar brasileiro. Em primeiro lugar, o Brasil não se está dotando dos mecanismos de fiscalização por satélite necessários para detectar o vazamento de óleo em navios. Em segundo lugar, Sr. Presidente, um fato mais grave: a Marinha brasileira não está recebendo, segundo informações oficiais, os **royalties** do petróleo que deveriam ser empregados na fiscalização do mar brasileiro.

No entanto, achamos que essa legislação é o máximo que a Câmara dos Deputados poderia fazer neste momento, diante do urgente problema da poluição dos nossos mares.

Nosso parecer é favorável, com as alterações já previstas no parecer da Comissão de Viação e Transportes.

O SR. PRESIDENTE (Michel Temer) - O parecer é pela aprovação.

PARECER DO RELATOR DESIGNADO PELA MESA, EM SUBSTITUIÇÃO À COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

O SR. PRESIDENTE (Michel Temer) - Concedo a palavra, para oferecer parecer ao projeto, em substituição à Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, ao Sr. Deputado Iédio Rosa.

O SR. IÉDIO ROSA (Bloco/PMDB-RJ. Para emitir parecer. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, o mérito dessa questão já foi bem analisado pelas Comissões do Meio Ambiente e de Viação e Transportes. Cabe-nos, na Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, apreciar só a forma. Faço-o nos seguintes termos:

Relatório

O Projeto de Lei nº 2.891/92, enviado pelo Poder Executivo e já aprovado pela Câmara dos Deputados, tem por objetivo estabelecer os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de petróleo e seus derivados e outras substâncias poluentes nas instalações portuárias e em águas sob a jurisdição nacional, visando evitar a degradação dessas águas e dos recursos naturais nelas contidos ou por elas banhados.

Dispõe sobre os sistemas de prevenção, controle e combate da poluição proveniente de portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio.

Os infratores ficam sujeitos às penas previstas no Capítulo V.

O referido projeto de lei recebeu Substitutivo no Senado, que ora nos cabe relatar.

Voto.

Analisando o substitutivo do Senado Federal, não encontramos óbice de natureza jurídica ou constitucional. Somos, portanto, pela sua constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa.

Era o que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Michel Temer) - O parecer é pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa.

REDAÇÃO FINAL
PROJETO DE LEI Nº 2.891-F, DE 1992

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.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º 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.

Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:

I - quando ausentes os pressupostos para aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78);

II - às embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78;

III - 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;

IV - 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.

CAPÍTULO I
DAS DEFINIÇÕES E CLASSIFICAÇÕES

Art. 2° Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I - Marpol 73/78: 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;

II - CLC/69: Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil;

III - OPRC/90: Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil;

IV - 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;

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

VI - plataformas: 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;

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

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

IX - mistura oleosa: mistura de água e óleo, em qualquer proporção;

X - 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;

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

XII - porto organizado: 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;

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

XIV - 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;

XV - 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;

XVI - alijamento: 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;

XVII - lastro limpo: 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 tranqüilas, 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;

XVIII - tanque de resíduos: qualquer tanque destinado especificamente a depósito provisório dos líquidos de drenagem e lavagem de tanques e outras misturas e resíduos;

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

XX - plano de 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;

XXI - órgão ambiental ou órgão de meio ambiente: 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;

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

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

XXIV - órgão regulador da indústria do petróleo: 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).

Art. 3° Para os efeitos desta Lei, são consideradas águas sob jurisdição nacional:

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 e a costa;

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

Art. 4° Para os efeitos desta Lei, as substâncias nocivas ou perigosas classificam-se nas seguintes categorias, de acordo com o risco produzido quando descarregadas na água:

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.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente divulgará e manterá atualizada a lista das substâncias classificadas neste artigo, devendo a classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto a estabelecida pela Marpol 73/78.

CAPÍTULO II
DOS SISTEMAS DE PREVENÇÃO, CONTROLE E COMBATE DA POLUIÇÃO

Art. 5° Todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, disporá 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.

§ 1° A definição das características das instalações e meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição será feita mediante estudo técnico, que deverá estabelecer, no mínimo:

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 pessoal a ser empregado;

VII - o cronograma de implantação e o início de operação das instalações.

§ 2° O estudo técnico a que se refere o parágrafo anterior deverá 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.

§ 3° As instalações ou meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição poderão ser exigidos das instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, bem como dos estaleiros, marinas, clubes náuticos e similares, a critério do órgão ambiental competente.

Art. 6° As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou

operadores de plataformas deverão 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 deverá ser aprovado pelo órgão ambiental competente, em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas vigentes.

Art. 7° Os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, deverão dispor de planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, os quais serão submetidos à aprovação do órgão ambiental competente.

§ 1° No caso de áreas onde se concentrem portos organizados, instalações portuárias ou plataformas, os planos de emergência individuais serão consolidados na forma de um único plano de emergência para toda a área sujeita ao risco de poluição, o qual deverá estabelecer os mecanismos de ação conjunta a serem implementados, observado o disposto nesta Lei e nas demais normas e diretrizes vigentes.

§ 2° 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.

Art. 8° Os planos de emergência mencionados no artigo anterior serão consolidados pelo órgão ambiental competente, na forma de planos de contingência locais ou regionais, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente, em consonância com o disposto na OPRC/90, consolidará os planos de contingência locais e regionais na forma do Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Art. 9° As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas e suas instalações de apoio deverão realizar auditorias ambientais bienais, independentes, com o objetivo de avaliar os sistemas de gestão e controle ambiental em suas unidades.

CAPÍTULO III
DO TRANSPORTE DE ÓLEO E SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS

Art. 10. As plataformas e os navios com arqueação bruta superior a cinqüenta 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, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão 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.

Art. 11. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa a granel deverá ter a bordo um livro de registro de carga, nos termos da Marpol 73/78, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão 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.

Art. 12. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa de forma fracionada, conforme estabelecido no Anexo III da Marpol 73/78, deverá 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.

§ 1° 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.

§ 2° As embalagens 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.

Art. 13. Os navios enquadrados na CLC/69 deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente,

conforme especificado por essa convenção, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional.

Art. 14. O órgão federal de meio ambiente deverá elaborar e atualizar, anualmente, lista de substâncias cujo transporte seja proibido em navios ou que exijam medidas e cuidados especiais durante a sua movimentação.

CAPÍTULO IV
DA DESCARGA DE ÓLEO, SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS E LIXO

Art. 15. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas ou perigosas classificadas na categoria "A", definida no art. 4° desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tal, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

§ 1° A água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade superior a cinco por cento do seu volume total só poderá ser descarregada se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I - a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II - o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III - os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 2° É vedada a descarga de água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade inferior a cinco por cento do seu volume total.

Art. 16. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias classificadas nas categorias "B", "C", e "D", definidas no art. 4° desta Lei,

inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tais, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e outras misturas que as contenham, exceto se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I - a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II - o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III - os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1° 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", definida no art. 4° desta Lei.

§ 2° Os lançamentos de que trata o parágrafo anterior deverão atender também às condições e aos regulamentos impostos pela legislação de vigilância sanitária.

Art. 17. É proibida a descarga de óleo, misturas oleosas e lixo em águas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Marpol 73/78, e não estando o navio, plataforma ou similar dentro dos limites de área ecologicamente sensível, e os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1° No descarte contínuo de água de processo ou de produção em plataformas aplica-se a regulamentação ambiental específica.

§ 2° Não será permitido o alijamento de metais pesados ou resíduos líquidos ou sólidos contendo tais substâncias.

§ 3° Não será permitida a descarga de qualquer tipo de plástico, inclusive cabos sintéticos, redes sintéticas de pesca e sacos plásticos.

Art. 18. Exceto nos casos permitidos por esta Lei, 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 só poderá ser efetuada em instalações de recebimento e tratamento de resíduos, conforme previsto no art. 5° desta Lei.

Art. 19. 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.

Parágrafo único. Para fins de pesquisa, deverão ser atendidas as seguintes exigências, no mínimo:

I - a descarga seja autorizada pelo órgão ambiental competente, após análise e aprovação do programa de pesquisa;

II - esteja presente, no local e hora da descarga, pelo menos um representante do órgão ambiental que a houver autorizado;

III - o responsável pela descarga coloque 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.

Art. 20. A descarga de resíduos sólidos das operações de perfuração de poços de petróleo será objeto de regulamentação específica pelo órgão federal de meio ambiente.

Art. 21. As circunstâncias em que a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, ou misturas que os contenham, de água de lastro

e de outros resíduos poluentes for autorizada não desobrigam o responsável de reparar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar as atividades econômicas e o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes dessa descarga.

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, deverá 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.

Art. 23. A entidade exploradora de porto organizado ou de instalação portuária, o proprietário ou operador de plataforma ou de navio, e o concessionário ou 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 minimização da poluição causada, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa.

Parágrafo único. No caso de descarga por navio não possuidor do certificado exigido pela CLC/69, a embarcação será retida e só será liberada após o depósito de caução como garantia para pagamento das despesas decorrentes da poluição.

Art. 24. A contratação, por órgão ou empresa pública ou privada, de navio para realização de transporte de óleo ou de substância enquadrada nas categorias definidas no art. 4º desta Lei só poderá efetuar-se após a verificação de que a empresa transportadora esteja devidamente habilitada para operar de acordo com as normas da autoridade marítima.

CAPÍTULO V
DAS INFRAÇÕES E DAS SANÇÕES

Art. 25. São infrações, punidas na forma desta Lei:

I - descumprir o disposto nos arts. 5°, 6° e 7°:

Pena - multa diária;

II - descumprir o disposto nos arts. 9° e 22:

Pena - multa;

III - descumprir o disposto nos arts. 10, 11 e 12:

Pena - multa e retenção do navio até que a situação seja regularizada;

IV - descumprir o disposto no art. 24:

Pena - multa e suspensão imediata das atividades da empresa transportadora em situação irregular.

§ 1° Respondem pelas infrações previstas neste artigo, na medida de sua ação ou omissão:

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.

§ 2° O valor da multa de que trata este artigo será fixado no regulamento desta Lei, sendo o mínimo de R$ 7.000,00

(sete mil reais) e o máximo de R$ 50.000.000,00 (cinqüenta milhões de reais).

§ 3° A aplicação das penas previstas neste artigo não isenta o agente de outras sanções administrativas e penais previstas na Lei n° 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, 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.

Art. 26. A inobservância ao disposto nos arts. 15, 16, 17 e 19 será punida na forma da Lei n° 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e seu regulamento.

CAPÍTULO VI
DISPOSIÇÕES FINAIS E COMPLEMENTARES

Art. 27. São responsáveis pelo cumprimento desta Lei:

I - a autoridade marítima, por intermédio de suas organizações competentes, com as seguintes atribuições:

a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, e as cargas embarcadas, de natureza nociva ou perigosa, autuando 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;

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;

II - o órgão federal de meio ambiente, com 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, autuando 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;

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;

III - o órgão estadual de meio ambiente com 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 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;

d) autuar os infratores na esfera de sua competência;

IV - o órgão municipal de meio ambiente, com 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;

c) autuar os infratores na esfera de sua competência;

V - o órgão regulador da indústria do petróleo, 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.

§ 1° A Procuradoria-Geral da República comunicará previamente aos ministérios públicos estaduais a propositura de ações judiciais para que estes exerçam as faculdades previstas no § 5° do art. 5° da Lei n° 7.347, de 24 de julho de 1985, na redação dada pelo art. 113 da Lei n° 8.078, de 11 de setembro de 1990 - Código de Defesa do Consumidor.

§ 2° A negligência ou omissão dos órgãos públicos na apuração de responsabilidades pelos incidentes e na aplicação das respectivas sanções legais implicará crime de responsabilidade de seus agentes.

Art. 28. 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.

Art. 29. Os planos de contingência estabelecerão o nível de coordenação e as atribuições dos diversos órgãos e instituições públicas e privadas neles envolvidas.

Parágrafo único. As autoridades a que se referem os incisos XXI, XXII, XXIII e XXIV do art. 2° desta Lei atuarão de forma integrada, nos termos do regulamento.

Art. 30. O alijamento em águas sob jurisdição nacional deverá obedecer às condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, de 1972, promulgada pelo Decreto n° 87.566, de 16 de setembro de 1982, e suas alterações.

Art. 31. Os portos organizados, as instalações portuárias e as plataformas já em operação terão os seguintes prazos para se adaptarem ao que dispõem os arts. 5°, 6° e 7°:

I - trezentos e sessenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para elaborar e submeter à aprovação do órgão federal de meio ambiente o estudo técnico e o manual de procedimento interno a que se referem, respectivamente, o § 1° do art. 5° e o art. 6°;

II - trinta e seis meses, após a aprovação a que se refere o inciso anterior, para colocar em funcionamento as instalações e os meios destinados ao recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e ao controle da poluição, previstos no art. 5°, incluindo o pessoal adequado para operá-los;

III - cento e oitenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para apresentar ao órgão ambiental competente os planos de emergência individuais a que se refere o *caput* do art. 7°.

Art. 32. Os valores arrecadados com a aplicação das multas previstas nesta Lei serão destinados aos órgãos que as aplicarem, no âmbito de suas competências.

Art. 33. O Poder Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, no prazo de trezentos e sessenta dias da data de sua publicação.

Art. 34. Esta Lei entra em vigor noventa dias da data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art. 35. Revogam-se a Lei nº 5.357, de 17 de novembro de 1967, e o § 4º do art. 14 da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.

Sala das Sessões, em 28 de março de 2000

Relator

DEP. FIEDIO ROSA

MENSAGEM Nº 04/00

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

O PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS envia a Vossa Excelência, para os fins constantes do artigo 66 da Constituição Federal, o incluso Projeto de Lei, 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".

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 07 de abril de 2000

AVISO/PS-GSE/04/00 Brasília, 07 de abril de 2000.

Senhor Ministro,

Encaminho, por seu alto intermédio, a Mensagem nº 004/00, na qual o Presidente da Câmara dos Deputados envia ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República o Projeto de Lei nº 2.891, de 1992, 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".

Colho o ensejo para expressar a Vossa Excelência protestos de estima e distinta consideração.

Atenciosamente,

Deputado UBIRATAN AGUIAR
Primeiro-Secretário

A Sua Excelência o Senhor
Dr. PEDRO PARENTE
Chefe da Casa Civil da Presidência da República
N E S T A

PS-GSE/028/00 Brasília, 07 de abril de 2000.

Senhor Secretário,

Comunico a Vossa Excelência, que a Câmara dos Deputados aprovou na sessão plenária realizada no dia 28 de março de 2000, o Projeto de Lei n° 2.891, de 1992, do Poder Executivo, (n° 37, de 1996, no Senado Federal), o qual "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".

Comunico ainda que a Câmara dos Deputados aprovou as seguintes alterações ao Substitutivo oferecido por essa Casa:

a) os arts. 1° a 30 e 32 a 35 do substitutivo do Senado Federal, em substituição aos arts. 1° a 36, 38 e 39 do Projeto aprovado na Câmara dos Deputados;

b) o art. 31 do Substitutivo do Senado Federal, em substituição ao art. 37 do Projeto aprovado na Câmara dos Deputados, com exceção da expressão "até cinco

Crsanção com alteração no substitutivo

anos", constante do inciso II, para manutenção da expressão "trinta e seis meses", constante do inciso II do art. 37 do Projeto aprovado na Câmara dos Deputados;

c) a Emenda de Redação, cópia em anexo, que altera o art. 32 do Projeto.

Na oportunidade, informo a Vossa Excelência que a referida proposição foi, nesta data, enviada à sanção.

Deputado UBIRATAN AGUIAR
Primeiro-Secretário

Excelentíssimo Senhor
Senador RONALDO CUNHA LIMA
Primeiro-Secretário do Senado Federal
N E S T A

Crsanção com alteração no substitutivo

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 2.891, DE 1992

Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seus derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA DE REDAÇÃO

Onde se lê:

Art. 32. Os valores arrecadados com a ampliação das multas previstas nesta Lei serão destinados aos órgãos que as aplicarem, no âmbito de suas competências.

Leia-se:

Art. 32. Os valores arrecadados com a aplicação das multas previstas nesta Lei serão destinados aos órgãos que as aplicarem, no âmbito de suas competências.

Sala das Sessões, 28 de março de 2000.

Dep. Eliseu Resende

Projeto

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.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1° 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.

Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:

I - quando ausentes os pressupostos para aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78);

II - às embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78;

III - 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;

IV - 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.

CAPÍTULO I
DAS DEFINIÇÕES E CLASSIFICAÇÕES

Art. 2° Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I - Marpol 73/78: 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;

II - CLC/69: Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil;

III - OPRC/90: Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil;

IV - 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;

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

VI - plataformas: 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;

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

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

IX - mistura oleosa: mistura de água e óleo, em qualquer proporção;

X - 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;

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

XII - porto organizado: 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;

XIII - instalação portuária ou terminal: instalação explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto organizado, utilizada na

movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

XIV - 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;

XV - 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;

XVI - alijamento: 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;

XVII - lastro limpo: 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 tranqüilas, 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;

XVIII - tanque de resíduos: qualquer tanque destinado especificamente a depósito provisório dos líquidos de drenagem e lavagem de tanques e outras misturas e resíduos;

XIX - plano de emergência: conjunto de medidas que determinam e estabelecem as responsabilidades setoriais e as ações a serem desencadeadas imediatamente após um incidente, bem como definem os recursos humanos, materiais e equipamentos

adequados à prevenção, controle e combate à poluição das águas;

XX - plano de 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;

XXI - órgão ambiental ou órgão de meio ambiente: 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;

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

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

XXIV - órgão regulador da indústria do petróleo: 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).

Art. 3° Para os efeitos desta Lei, são consideradas águas sob jurisdição nacional:

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 e a costa;

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

Art. 4° Para os efeitos desta Lei, as substâncias nocivas ou perigosas classificam-se nas seguintes categorias, de acordo com o risco produzido quando descarregadas na água:

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.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente divulgará e manterá atualizada a lista das substâncias classificadas neste artigo, devendo a classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto a estabelecida pela Marpol 73/78.

CAPÍTULO II
DOS SISTEMAS DE PREVENÇÃO, CONTROLE E COMBATE DA POLUIÇÃO

Art. 5° Todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, disporá 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.

§ 1° A definição das características das instalações e meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição será feita mediante estudo técnico, que deverá estabelecer, no mínimo:

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 pessoal a ser empregado;

VII - o cronograma de implantação e o início de operação das instalações.

§ 2° O estudo técnico a que se refere o parágrafo anterior deverá 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.

§ 3° As instalações ou meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição poderão ser exigidos das instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, bem como dos estaleiros, marinas, clubes náuticos e similares, a critério do órgão ambiental competente.

Art. 6° As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas deverão 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 deverá ser aprovado pelo órgão ambiental competente, em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas vigentes.

Art. 7° Os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, deverão dispor de planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, os quais serão submetidos à aprovação do órgão ambiental competente.

§ 1° No caso de áreas onde se concentrem portos organizados, instalações portuárias ou plataformas, os planos de emergência individuais serão consolidados na forma de um único plano de emergência para toda a área sujeita ao risco de poluição, o qual deverá estabelecer os mecanismos de ação conjunta a serem implementados, observado o disposto nesta Lei e nas demais normas e diretrizes vigentes.

§ 2° 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.

Art. 8° Os planos de emergência mencionados no artigo anterior serão consolidados pelo órgão ambiental competente, na forma de planos de contingência locais ou regionais, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente, em consonância com o disposto na OPRC/90, consolidará os planos de contingência locais e regionais na forma do Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Art. 9° As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas e suas instalações de apoio deverão realizar auditorias ambientais bienais, independentes, com o objetivo de avaliar os sistemas de gestão e controle ambiental em suas unidades.

CAPÍTULO III
DO TRANSPORTE DE ÓLEO E SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS

Art. 10. As plataformas e os navios com arqueação bruta superior a cinqüenta 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, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo

órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão 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.

Art. 11. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa a granel deverá ter a bordo um livro de registro de carga, nos termos da Marpol 73/78, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão 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.

Art. 12. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa de forma fracionada, conforme estabelecido no Anexo III da Marpol 73/78, deverá 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.

§ 1° 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.

§ 2° As embalagens 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.

Art. 13. Os navios enquadrados na CLC/69 deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente, conforme especificado por essa convenção, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional.

Art. 14. O órgão federal de meio ambiente deverá elaborar e atualizar, anualmente, lista de substâncias cujo transporte seja proibido em navios ou que exijam medidas e cuidados especiais durante a sua movimentação.

CAPÍTULO IV
DA DESCARGA DE ÓLEO, SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS E LIXO

Art. 15. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas ou perigosas classificadas na categoria "A", definida no art. 4° desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tal, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

§ 1° A água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade superior a cinco por cento do seu volume total só poderá ser descarregada se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I - a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II - o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III - os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 2° É vedada a descarga de água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade inferior a cinco por cento do seu volume total.

Art. 16. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias classificadas nas categorias "B", "C", e "D", definidas no art. 4° desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tais, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e outras misturas que as contenham, exceto se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I - a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II - o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III - os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1° 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", definida no art. 4° desta Lei.

§ 2° Os lançamentos de que trata o parágrafo anterior deverão atender também às condições e aos regulamentos impostos pela legislação de vigilância sanitária.

Art. 17. É proibida a descarga de óleo, misturas oleosas e lixo em águas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Marpol 73/78, e não estando o navio, plataforma ou similar dentro dos limites de área ecologicamente sensível, e os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1° No descarte contínuo de água de processo ou de produção em plataformas aplica-se a regulamentação ambiental específica.

§ 2° Não será permitido o alijamento de metais pesados ou resíduos líquidos ou sólidos contendo tais substâncias.

§ 3° Não será permitida a descarga de qualquer tipo de plástico, inclusive cabos sintéticos, redes sintéticas de pesca e sacos plásticos.

Art. 18. Exceto nos casos permitidos por esta Lei, 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 só poderá ser efetuada em instalações de recebimento e tratamento de resíduos, conforme previsto no art. 5° desta Lei.

Art. 19. 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.

Parágrafo único. Para fins de pesquisa, deverão ser atendidas as seguintes exigências, no mínimo:

I - a descarga seja autorizada pelo órgão ambiental competente, após análise e aprovação do programa de pesquisa;

II - esteja presente, no local e hora da descarga, pelo menos um representante do órgão ambiental que a houver autorizado;

III - o responsável pela descarga coloque 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.

Art. 20. A descarga de resíduos sólidos das operações de perfuração de poços de petróleo será objeto de regulamentação específica pelo órgão federal de meio ambiente.

Art. 21. As circunstâncias em que a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, ou misturas que os contenham, de água de lastro e de outros resíduos poluentes for autorizada não desobrigam o responsável de reparar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar as atividades econômicas e o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes dessa descarga.

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, deverá 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.

Art. 23. A entidade exploradora de porto organizado ou de instalação portuária, o proprietário ou operador de plataforma ou de navio, e o concessionário ou 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 minimização da poluição causada, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa.

Parágrafo único. No caso de descarga por navio não possuidor do certificado exigido pela CLC/69, a embarcação será retida e só será liberada após o depósito de caução como garantia para pagamento das despesas decorrentes da poluição.

Art. 24. A contratação, por órgão ou empresa pública ou privada, de navio para realização de transporte de óleo ou de substância enquadrada nas categorias definidas no art. 4° desta Lei só poderá efetuar-se após a verificação de que a empresa transportadora esteja devidamente habilitada para operar de acordo com as normas da autoridade marítima.

CAPÍTULO V
DAS INFRAÇÕES E DAS SANÇÕES

Art. 25. São infrações, punidas na forma desta Lei:

I - descumprir o disposto nos arts. 5°, 6° e 7°:

Pena - multa diária;

II - descumprir o disposto nos arts. 9° e 22:

Pena - multa;

III - descumprir o disposto nos arts. 10, 11 e 12:

Pena - multa e retenção do navio até que a situação seja regularizada;

IV - descumprir o disposto no art. 24:

Pena - multa e suspensão imediata das atividades da empresa transportadora em situação irregular.

§ 1° Respondem pelas infrações previstas neste artigo, na medida de sua ação ou omissão:

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.

§ 2° O valor da multa de que trata este artigo será fixado no regulamento desta Lei, sendo o mínimo de R$ 7.000,00 (sete mil reais) e o máximo de R$ 50.000.000,00 (cinqüenta milhões de reais).

§ 3° A aplicação das penas previstas neste artigo não isenta o agente de outras sanções administrativas e penais previstas na Lei n° 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, 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.

Art. 26. A inobservância ao disposto nos arts. 15, 16, 17 e 19 será punida na forma da Lei n° 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e seu regulamento.

CAPÍTULO VI
DISPOSIÇÕES FINAIS E COMPLEMENTARES

Art. 27. São responsáveis pelo cumprimento desta Lei:

I - a autoridade marítima, por intermédio de suas organizações competentes, com as seguintes atribuições:

a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, e as cargas embarcadas, de natureza nociva ou perigosa, autuando 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;

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;

II - o órgão federal de meio ambiente, com 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, autuando 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;

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;

III - o órgão estadual de meio ambiente com 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 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;

d) autuar os infratores na esfera de sua competência;

IV - o órgão municipal de meio ambiente, com 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;

c) autuar os infratores na esfera de sua competência;

V - o órgão regulador da indústria do petróleo, 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.

§ 1° A Procuradoria-Geral da República comunicará previamente aos ministérios públicos estaduais a propositura

de ações judiciais para que estes exerçam as faculdades previstas no § 5° do art. 5° da Lei n° 7.347, de 24 de julho de 1985, na redação dada pelo art. 113 da Lei n° 8.078, de 11 de setembro de 1990 - Código de Defesa do Consumidor.

§ 2° A negligência ou omissão dos órgãos públicos na apuração de responsabilidades pelos incidentes e na aplicação das respectivas sanções legais implicará crime de responsabilidade de seus agentes.

Art. 28. 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.

Art. 29. Os planos de contingência estabelecerão o nível de coordenação e as atribuições dos diversos órgãos e instituições públicas e privadas neles envolvidas.

Parágrafo único. As autoridades a que se referem os incisos XXI, XXII, XXIII e XXIV do art. 2° desta Lei atuarão de forma integrada, nos termos do regulamento.

Art. 30. O alijamento em águas sob jurisdição nacional deverá obedecer às condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, de 1972, promulgada pelo Decreto n° 87.566, de 16 de setembro de 1982, e suas alterações.

Art. 31. Os portos organizados, as instalações portuárias e as plataformas já em operação terão os seguintes prazos para se adaptarem ao que dispõem os arts. 5°, 6° e 7°:

I - trezentos e sessenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para elaborar e submeter à aprovação do órgão federal de meio ambiente o estudo técnico e o manual de

procedimento interno a que se referem, respectivamente, o § 1° do art. 5° e o art. 6°;

II - trinta e seis meses, após a aprovação a que se refere o inciso anterior, para colocar em funcionamento as instalações e os meios destinados ao recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e ao controle da poluição, previstos no art. 5°, incluindo o pessoal adequado para operá-los;

III - cento e oitenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para apresentar ao órgão ambiental competente os planos de emergência individuais a que se refere o *caput* do art. 7°.

Art. 32. Os valores arrecadados com a aplicação das multas previstas nesta Lei serão destinados aos órgãos que as aplicarem, no âmbito de suas competências.

Art. 33. O Poder Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, no prazo de trezentos e sessenta dias da data de sua publicação.

Art. 34. Esta Lei entra em vigor noventa dias da data de sua publicação.

Art. 35. Revogam-se a Lei n° 5.357, de 17 de novembro de 1967, e o § 4° do art. 14 da Lei n° 6.938, de 31 de agosto de 1981.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 07 de abril de 2000

CÂMARA DOS DEPUTADOS
SEÇÃO DE SINOPSE

PROJETO DE LEI N.º 2.891 de 19 92

AUTOR

EMENTA: Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por laçamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional, e dá outras providências.

EMENDA DO SUBSTITUTIVO: 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.

PODER EXECUTIVO

(MENSAGEM Nº 175/92)

ANDAMENTO

COMISSÕES
PODER TERMINATIVO
Artigo 24, Inciso II
(Res. 17/89)

MESA

Despacho: Às Comissões de Relações Exteriores; de Viação e Transportes, Desenvolvimento Urbano e Interior; Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias; e de Constituição e Justiça e de Redação(Art. 54) - Art. 24, II.

PLENÁRIO

04.06.92 É lido e vai a imprimir.

DCN 05.06.92, pág. 12286, col. 01.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES

09.06.92 Distribuido ao relator, Dep. ALOISIO VASCONCELOS.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES

25.11.92 Parecer do relator, Dep. ALOISIO VASCONCELOS; pela incompetência da Comissão para se pronunciar sobre a matéria.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES.

02.12.92 Aprovado unanimemente o parecer do relator, Dep. ALOISIO VASCONCELOS, pela incompetência da Comissão para se pronunciar sobre a matéria.

DCN 23/01/93, pág. 1437 col. 02.

VIDE-VERSO.....

Sancionado ou promulgado

Publicado no Diário Oficial de

Vetado

Razões do veto-publicadas no

ANEXADO: PL. 2.794/92

ANDAMENTO

PL. 2891/92 (Verso da folha nº 01)

MESA

29.12.92 Deferido Of.nº CRE/P-132/92, do Dep. PAUDERNEY AVELINO, Presidente da Comissão de Relações Exteriores, excluindo esta Comissão para se pronunciar sobre este Projeto.

DCN 13/01/93, pág. 40 col. 02

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, DESENVOLVIMENTO URBANO E INTERIOR

11.02.93 Distribuido ao relator, Dep. JOSÉ FELINTO.

DCN 20/02/93 pág. 4122 col. 01

MESA

10.03.93 Despacho: Às Comissões de Viação e Transportes, Desenvolvimento Urbano e Interior; de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias; e de Constituição e Justiça e de Redação (Art. 54) - Art. 24,II.

DCN 14/04/93 pág. 7231 col. 02

22.04.93 REDI[illegible] - Resolução 25/93.

C[illegible] de Viação e Transportes; de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias; e de Constituição e Justiça e de Redação (Art. 54,RI) - Art. 24,II.

DCN / / , pág. , col.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

07.05.93 Distribuido ao relator, Dep. JOSE FELINTO.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

07.05.93 Prazo para apresentação de emenedas: 07 a 13.05.93

DCN 6/5/93, pág. 8996, col. 01

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

14.05.93 Não foram apresentadas emendas.

MESA

18.08.93 Deferido OF. P-527/93, da CVT, solicitando a apensação do PL. 2.794/92 a este projeto.

DCN 20.08.93, pág. 16748, col. 01.

ANDAMENTO

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

07.04.94 Redistribuído ao relator, Dep. MURILO REZENDE.

DCN 07/04/94 pág. 7152 col. 02

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

28.04.94 Parecer favorável do relator, Dep. MURILO REZENDE, com substitutivo.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

02.05.94 Prazo para apresentação de emendas ao substitutivo: 05 a 11.05.94 (Somente aos membros da Comissão)

DCN 30/04/94 pág. 6890 col. 01

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

16.05.94 Não foram apresentadas emendas.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

25.05.94 Aprovado unanimemente o parecer favorável do relator, Dep. MURILO REZENDE, com substitutivo. (PL 2.891-A/92).

DCN 28/05/94 pág. 8517 col. 02

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

30.08.94 Distribuido ao relator, Dep. PAULO DELGADO.

DCN 02/09/94 pág. 12377 col. 01

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

01.09.94 Prazo para apresentação de emendas: 01.09 a 19.10.94

DCN 14/10/94 pág. 12715 col. 01

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

20.10.94 Não foram apresentadas emendas.

ANDAMENTO

20.03.95	COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS Parecer favorável do relator, Dep. PAULO DELGADO a este e ao PL. 2.794/92, apensado, com adoção do substitutivo da C.V.T.
27.03.95	COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS Distribuido ao relator, Dep. WILSON BRANCO. DCN 29/03/95, pág. 4756, col. 02
03.04.95	COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS Prazo para apresentação de emendas: cinco sessões. DCN 30/03/95 pág. 4835 col. 01
10.04.95	COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS Não foram apresentadas emendas.
09.08.95	COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS Parecer favorável do relator, Dep. WILSON BRANCO, com adoção do substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com emendas, a este e ao PL. 2.794/92, apensado.
17.08.95	COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS Aprovado unanimemente o parecer favorável do relator, Dep. WILSON BRANCO, com adoção do substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com emendas, a este e ao PL. 2.794/92, apensado. (PL 2.891-B/92). DCD 16/01/96, pág. 1326, col. 01

ANDAMENTO

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

19.09.95 Distribuido ao relator, Dep. MARCONI PERILLO.

DCN 20/09/95, pág. 24005 col. 01

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

19.09.95 Prazo para apresentação de emendas: 05 sessões.

DCN 19/09/1995, pág. 23958 col. 02.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

27.09.95 Não foram apresentadas emendas.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

19.03.96 Parecer do relator, Dep. MARCONI PERILLO, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, do PL. 2.794/92, apensado, das emendas da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com subemenda ao substitutivo.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

10.04.96 Aprovado unanimemente o parecer do relator, Dep. MARCONI PERILLO, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, do PL. 2.794/92, apensado, das emendas da Comissão de Defesa do Consumidor Meio Ambiente e Minorias e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com subemenda ao substitutivo.

Vide-verso.....

ANDAMENTO

MESA (ARTIGO 24, INCISO II DO RI)

29.04.96 É lido e vai a imprimir, tendo pareceres da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e do de nº 2.794/92, apensado, nos termos do substitutivo; da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, pela aprovação, deste e do de nº 2.794/92, apensado, com adoção do substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com emendas; e da Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, e do de nº 2.794/92 , apensado, das emendas da Comissão de Defesa do Consumidor Meio Ambiente e Minorias e do substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com subemendas.
(PL. Nº 2.891-C/92)

MESA

08.05.96 Prazo de 05 sessões para apresentação de recurso (artigo 132, § 2º do RI) de: 08 a 14.05.96.

DCD 08/05/96, pág. 12822, col. 01

MESA

15.05.96 Of. SGM-P/420/96, à CCJR, encaminhando este projeto para elaboração da Redação Final, nos termos do art. 58, § 4º e art. 24; II, do RI.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

28.05.96 Aprovada unanimemente a Redação Final, oferecida pelo relator, Dep. Nilson Gibson.
(PL. Nº 2891-D/92). DCD 15/06/96; pág. 14035; col. 01

RET DCD 29/06/96, pág. 15405, col. 01

MESA

18.06.96 AO SENADO FEDERAL, ATRAVÉS DO OF. PS-GSE/109/96.

ANDAMENTO

MESA
15.03.00 Ofício nº 435/00, do SF, comunicando a aprovação deste projeto, com Substitutivo.

TRAMITAÇÃO EM SEGUNDO TURNO

MESA
Despacho: Às Comissões de Viação e Transportes, de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias; e, de Constituição e Justiça e de Redação - Art. 54.

PLENÁRIO
21.03.00 É lido e vai a imprimir o Substitutivo do Senado Federal.
(PL. nº 2.891-E/92)

PLENÁRIO
28.03.00 Discussão em Turno Único (**SUBSTITUTIVO DO SENADO FEDERAL**).
Retirado pelo autor, o Requerimento do Dep. Aloizio Mercadante, Líder do PT, que solicita a retirada de pauta, da Ordem do Dia, deste projeto.
Designação do Relator, Dep. Eliseu Resende, para proferir parecer ao Substitutivo do Senado Federal, em substituição à CVT, que conclui pela aprovação dos Arts. 1º a 30, dos Arts. 32 a 35 do Substitutivo do Senado Federal em substituição aos Arts. 1º a 36, 38 e 39 do projeto aprovado na Câmara dos Deputados e do Art. 31 do Substitutivo do Senado Federal em substituição ao artigo 37 do projeto aprovado na Câmara dos Deputados, exceto a expressão: " até 5 anos", constante do inciso II, para manutenção da expressão: "trinta e seis meses", constante do inciso II do Art. 37 do projeto aprovado na Câmara dos Deputados.
Designação do Relator, Dep. Fernando Gabeira, para proferir parecer ao Substitutivo do Senado Federal , em substituição à CDCMAM, que conclui pela aprovação, com as alterações já previstas no parecer do Relator da CVT.
Designação do Relator, Dep. Iédio Rosa, para proferir parecer ao Substitutivo do Senado Federal, em substituição à CCJR, que conclui pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa.
Encerrada a discussão.
Em votação os arts. 1º a 30 e os Arts. 32 a 35 do Substitutivo do Senado Federal em substituição aos Arts. 1º a 36, 38 e 39 do projeto aprovado na Câmara dos Deputados: **APROVADOS**.
Em votação o Art. 31 do Substitutivo do Senado Federal em substituição ao Art. 37 do projeto aprovado na Câmara dos Deputados, exceto a expressão: " até 5 anos " , constante do inciso II, para manutenção da expressão: " trinta e seis meses", constante do inciso II do Art. 37 do projeto aprovado na Câmara dos Deputados: **APROVADO**.
Em votação a Emenda de Redação do Relator da CVT, Dep. Eliseu Resende, que corrige o seguinte erro de redação: Onde se lê: "Art.32. Os valores arrecadados com a **ampliação** das multas previstas nesta Lei serão destinados aos órgãos que as aplicarem, no âmbito de suas competências". Leia-se: "Art.32. Os valores arrecadados com a **aplicação** das multas previstas nesta Lei serão destinados aos órgãos que as aplicarem, no âmbito de suas competências". : **APROVADA**.
Em votação a Redação Final, oferecida pelo Relator, Dep. : **APROVADA**.
Vai à Sanção.
(PL. nº 2.891-F/92)

MESA
REMETIDO À SANÇÃO, ATRAVÉS DA MENSAGEM Nº

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI
Nº 2.891-E, DE 1992

SUBSTITUTIVO DO SENADO FEDERAL AO PROJETO DE LEI Nº 2.891-D, DE 1992, que "dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seus derivados e outrás substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

(ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54))

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Esta Lei, fundamentada nos termos do disposto nos arts. 20, incisos III a VII, 21, incisos XII, XIX e XXII, 22, incisos I e X, 23, incisos VI e VII, 24, incisos VI e VIII e 26, incisos I, II e III, da Constituição Federal, estabelece os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de petróleo e seus derivados e outras substâncias poluentes nas instalações portuárias e em águas sob a jurisdição nacional, visando evitar a degradação dessas águas e dos recursos naturais nelas contidos ou por elas banhados.

Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:

I - quando ausentes os pressupostos para as aplicações da Convenção MARPOL 73/78, suas emendas, anexos e atualizações ratificadas pelo Congresso Nacional;

II - às embarcações nacionais, portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio;

III - a todas as embarcações nacionais ou estrangeiras, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante, desde que em águas sob jurisdição nacional;

IV - aos terminais especializados em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas, estaleiros, marinas, clubes de iatismo e locais e instalações similares.

CAPÍTULO I

DAS DEFINIÇÕES E CLASSIFICAÇÕES

Art. 2°. Para os efeitos desta Lei ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - MARPOL 73/78 - Convenção Internacional de 1973 para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, estabelecida em Londres, em 2 de novembro de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978, elaborado em Londres em 17 de fevereiro de 1978, e suas emendas posteriores, ratificadas pelo Congresso Nacional;

II - CLC/69 - Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados Por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil e promulgada pelo Decreto n° 79.437, de 28 de março de 1977;

III - Áreas Ecologicamente Sensíveis são regiões das águas marítimas ou interiores onde a prevenção, o controle da poluição e a manutenção do equilíbrio ecológico exigem medidas especiais para a preservação do meio ambiente, determinadas em lei ou definidas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA;

IV - Navio é uma embarcação de qualquer tipo que opere no ambiente aquático, inclusive hidrofólios, veículos a colchão de ar, submersíveis e outros engenhos flutuantes;

Lote: 70
PL Nº 2891/1992
176
Caixa: 138

V - Navio-Tanque é todo navio construído ou adaptado para transportar óleo a granel ou outras substâncias líquidas em seus tanques de carga, inclusive transportadores combinados;

VI - Transportador combinado é um navio utilizado para transportar tanto óleo como cargas sólidas a granel;

VII - Navio de Produtos Químicos é todo navio construído ou adaptado para transportar cargas a granel de substâncias líquidas nocivas, ou qualquer outro navio quando estiver transportando uma carga ou parte da carga de substâncias líquidas nocivas a granel;

VIII - Plataformas são instalações ou estruturas, fixas ou flutuantes, localizadas em águas sob jurisdição nacional, destinadas às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a exploração dos recursos minerais oriundos do leito das águas interiores, seu subsolo ou do mar, da plataforma continental ou seu subsolo;

IX - Instalações de Apoio são quaisquer instalações ou equipamentos de apoio ou execução das atividades das plataformas ou terminais de movimentação de cargas a granel, tais como dutos submarinos, monobóias, quadro de bóias para amarração de navios e outras;

X - Óleo é qualquer forma de hidrocarboneto - petróleo e seus derivados - incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de petróleo e produtos refinados;

XI - Mistura Oleosa é uma mistura de água e óleo, em qualquer proporção;

XII - Substância Nociva é qualquer substância, inclusive óleo e misturas oleosas 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;

XIII - Descarga é qualquer despejo, escape, derrame, vazamento, bombeamento, lançamento para fora ou esvaziamento de

um navio, plataforma ou suas instalações de apoio, portos e terminais, de qualquer quantidade de substâncias nocivas;

XIV - Porto é qualquer instalação no litoral, margens de rios, lagos, lagoas e canais, destinada à atracação ou amarração de navios para movimentação de cargas ou pessoas;

XV - Terminal é qualquer instalação portuária situada no litoral, margens de rios, lagos, lagoas ou canais, destinada à atracação ou amarração de navios para movimentar carga especializada;

XVI - Incidente é qualquer descarga de substâncias nocivas decorrente de um fato, ação intencional ou acidental que ocasione risco potencial ou dano ao meio ambiente;

XVII - Terra mais Próxima é a mais próxima linha-de-base reta a partir da qual é estabelecido o mar territorial brasileiro;

XVIII - Lixo ou Resíduo são todos os tipos de sobras de víveres e os resíduos resultantes de faxinas e de trabalhos rotineiros nos navios, plataformas, portos, terminais e instalações de apoio;

XIX - Alijamento é todo despejo deliberado de resíduos e outras substâncias efetuado por embarcações, plataformas, aeronaves e outras instalações, inclusive o seu afundamento intencional no mar;

XX - Lastro Limpo é 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 tranqüilas, 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;

XXI - Lastro segregado é a água de lastro existente em um tanque completamente separado dos sistemas de óleo de carga e óleo combustível e permanentemente destinado ao

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
177

transporte de lastro ou de outras cargas que não sejam óleo, misturas oleosas ou substâncias nocivas, conforme definido nesta Lei;

XXII - Razão Instantânea de Descarga de Conteúdo de Óleo é a vazão de descarga de óleo em litros por hora, em qualquer instante, dividida pela velocidade em milhas por hora (nós), no mesmo instante;

XXIII - Tanque de Resíduos é qualquer tanque destinado especificamente para depósito provisório dos líquidos de drenagem e lavagem de tanques e outras misturas e resíduos;

XXIV - Navio Novo é qualquer navio que atenda a uma das seguintes condições:

a) o contrato de construção tenha sido assinado após 31 de dezembro de 1975;

b) na ausência de contrato de construção, a quilha tenha sido batida ou estava em estágio similar de construção, após 30 de junho de 1976;

c) a entrega tenha sido efetivada após 31 de dezembro de 1979;

d) tenha sofrido uma grande obra de conversão, mediante contrato assinado após 31 de dezembro de 1975 e, na ausência deste, tenha iniciado as obras após 30 de junho de 1976 ou que tenha sido dado como pronto após 31 de dezembro de 1979;

XXV - Navio Existente - navio não enquadrado nas situações previstas no inciso anterior;

XXVI - Grande Obra de Conversão - conversão de um navio existente que:

a) altere substancialmente suas dimensões ou a sua capacidade de transporte;

b) tenha por objetivo prolongar substancialmente seu tempo de utilização;

c) altere de tal modo o navio que, se fosse novo,

ficaria sujeito aos requisitos relevantes da Convenção MARPOL 73/78, os quais não lhe seriam aplicáveis como navio existente;

d) mude o seu tipo;

XXVII - Plano de Ação de Emergência é o 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 para a prevenção, controle e combate à poluição das águas;

XXVIII - Plano de Contingência é o conjunto de procedimentos e ações que visam a integração dos diversos planos de ação de emergência setoriais, bem como define os recursos humanos, materiais e equipamentos complementares para a prevenção, controle e combate da poluição das águas;

XXIX - Órgão Federal de Meio Ambiente é o órgão da estrutura do Poder Executivo Federal, parte constituinte do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, dentre cujas competências estejam a fiscalização e a proteção do meio ambiente;

XXX - Órgão Estadual de Meio Ambiente são os órgãos das estruturas dos Poderes Executivos Estaduais, parte constituinte do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, dentre cujas competências estejam a fiscalização e a proteção do meio ambiente;

XXXI - Autoridade administrativa competente é o órgão federal, a autoridade marítima, o órgão estadual em cujas atribuições se enquadrem as ações e providências previstas nesta Lei;

XXXII - Autoridade Marítima, exercida diretamente pelo Ministro da Marinha, é a autoridade responsável pela segurança do tráfego aquaviário, prevenção e fiscalização das atividades que causem poluição por navios, plataformas e suas

Caixa: 138
Lote: 70
PL Nº 2891/1992
178

instalações de apoio, além de outros cometimentos, relativos à poluição, a ela conferidos por esta Lei.

Art. 3°. São consideradas Águas Interiores, para os efeitos desta Lei:

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

II - as dos portos;

III - as das baías;

IV - as dos rios e de suas desembocaduras;

V - as dos lagos, das lagoas e dos canais;

VI - as dos arquipélagos; e

VII - as águas entre os baixios a descoberto da costa.

Parágrafo único. São consideradas Águas Marítimas, para os efeitos desta Lei, todas aquelas sob jurisdição nacional e que não sejam interiores.

Art. 4°. Para efeito desta Lei, as substâncias nocivas são classificadas em:

I - Categoria A: substâncias nocivas que, se descarregadas na água, através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam alto risco tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, prejudicando outros usos da água;

II - Categoria B: substâncias nocivas que, se descarregadas na água através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam médio risco tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, prejudicando outros usos da água;

III - Categoria C: substâncias nocivas que, se descarregadas na água através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam risco moderado tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, prejudicando outros usos da água;

IV - Categoria D: substâncias nocivas que, se descarregadas na água através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam baixo risco tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, com pouco ou nenhum prejuízo aos outros usos da água.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente divulgará e manterá atualizada a lista das substâncias classificadas neste artigo, devendo a classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto estabelece a Convenção MARPOL 73/78, seus protocolos, anexos e emendas.

CAPÍTULO II

DOS SISTEMAS DE PREVENÇÃO, CONTROLE E COMBATE DA POLUIÇÃO PROVENIENTE DE PORTOS, TERMINAIS, PLATAFORMAS E SUAS INSTALAÇÕES DE APOIO.

Art. 5°. Todo porto, terminal, plataforma e suas instalações de apoio, destinado a recepção e embarque de óleo ou substâncias nocivas disporá, obrigatoriamente, de instalações destinadas ao combate e controle da poluição da água.

§ 1°. As instalações de que trata o *caput* deste artigo devem incluir, no mínimo, as seguinte unidades:

I - estação para recebimento e tratamento dos resíduos resultantes da lavagem de tanques e porões e do deslastreamento dos navios que ali operam;

II - centro de combate à poluição causada por acidentes nas instalações portuárias ou por navios atracados, fundeados ou em trânsito pela região, dotado de pessoal treinado, equipamentos, materiais e meios de transporte adequados;

III - serviços de laboratório, próprios ou contratados a terceiros, para monitoramento da qualidade da

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
179

água dos efluentes da estação de tratamento de resíduos e dos locais de descarga.

§ 2°. As instalações para recebimento e tratamento de óleo ou misturas oleosas e substâncias nocivas poderão ser exigidas em terminais especializados em outras cargas, estaleiros, marinas, clubes de iatismo e similares, pelo órgão estadual ou, supletivamente, federal de meio ambiente.

Art. 6°. A definição das características das instalações referidas no *caput* do artigo anterior será feita mediante estudo técnico, o qual estabelecerá pelo menos:

I - as dimensões e características das instalações;

II - a localização apropriada das instalações;

III - a capacidade da estação de recepção e tratamento de resíduos, padrões de qualidade e locais de descarga de seus efluentes;

IV - os parâmetros e metodologia de controle operacional;

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

VI - a quantidade e qualificação do pessoal a ser empregado;

VII - o cronograma de implantação e de início de operação das instalações.

Art. 7°. Os portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio deverão elaborar Manual de Procedimento Interno para o gerenciamento dos riscos de poluição, bem como para a disposição final dos resíduos por eles gerados, provenientes das atividades de movimentação e armazenamento de substâncias nocivas e de óleo, que deverá ser aprovado pelos órgãos estadual e federal de meio ambiente, este supletivamente, em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas federais e estaduais vigentes.

Art. 8°. Os portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio devem ser dotados de Planos de Ação de Emergência para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas, os quais serão submetidos à aprovação dos órgãos estadual e federal de meio ambiente, este último em caráter supletivo.

§ 1°. No caso de áreas com vários portos, terminais ou plataformas, deverão ser elaborados planos de ação de emergência individuais, os quais serão consolidados na forma de um plano para toda a área sujeita ao risco de poluição, a ser aprovado pelos órgãos estadual e federal de meio ambiente, este supletivamente.

§ 2°. A responsabilidade pela consolidação dos diversos planos de ação de emergência em um plano para toda a área cabe aos proprietários das instalações, os quais deverão estabelecer e implementar os mecanismos de ação conjunta, de acordo com as leis, normas, orientações e diretrizes estaduais e federais e com o que dispõe esta Lei.

Art. 9°. Os Planos de Ação de Emergência serão consolidados pelos órgãos estaduais e, supletivamente, federais de meio ambiente, na forma de Planos de Contingência Estaduais e Regionais, em articulação com o órgão de defesa civil com jurisdição sobre a região a que se refere cada plano.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente consolidará os planos de contingência regionais e estaduais na forma de um Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos regionais e federais de defesa civil.

Art. 10. Os portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio deverão realizar auditorias ambientais bienais, as quais avaliarão os sistemas de gerenciamento e controle ambiental, devendo os respectivos relatórios ser encaminhados aos órgãos estadual e federal de meio ambiente.

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
180

CAPÍTULO III

DO TRANSPORTE DE ÓLEO E DE SUBSTÂNCIAS NOCIVAS

Art. 11. Os navios com arqueação bruta maior que cinquenta, que transportem óleo ou o utilize para sua movimentação ou operação e as plataformas portarão a bordo, obrigatoriamente, um Livro de Registro de Óleo, aprovado nos termos da Convenção MARPOL 73/78, que poderá ser requisitado pelas autoridades navais e ambientais federais e estaduais, no qual serão feitas anotações relativas a todas as movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas, inclusive as entregas efetuadas às instalações de recebimento.

Art. 12. Todo navio que transportar substâncias nocivas a granel deverá ter a bordo um Livro de Registro de Carga, nos termos da Convenção MARPOL 73/78, que poderá ser requisitado pelas autoridades navais e ambientais federais e estaduais, no qual serão 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 mar;

VIII - descargas no mar, em geral.

Art. 13. Todo navio que transportar substâncias nocivas de forma fracionada deverá possuir e manter a bordo documento que as especifique e forneça sua localização no

navio, devendo o seu agente ou responsável conservar cópia do documento até a descarga final das substâncias.

§ 1°. As embalagens das substâncias nocivas devem conter a sua identificação e advertências sobre seus riscos, com simbologia de acordo com a legislação e normas nacionais e internacionais em vigor.

§ 2°. As embalagens contendo substâncias nocivas devem ser devidamente estivadas e amarradas, além de posicionadas de acordo com critérios de compatibilidade com outras cargas existentes a bordo, de acordo com a segurança do navio e de seus tripulantes e de forma a evitar acidentes.

Art. 14. Os navios enquadrados na CLC/69 deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente, nela especificadas, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional.

Art. 15. O órgão federal de meio ambiente deverá elaborar e atualizar, anualmente, lista de substâncias cujo transporte seja proibido em navios ou que exijam medidas e cuidados especiais durante a sua movimentação.

CAPÍTULO IV

DA DESCARGA DE ÓLEO, SUBSTÂNCIAS NOCIVAS E LIXO EM ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL

Art. 16. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas classificadas na "Categoria A" do art. 5° desta Lei, ou aquelas provisoriamente classificadas como tal, ou água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

§ 1°. No caso de lavagens de tanques que contenham tais substâncias ou misturas, os efluentes resultantes deverão ser descarregados na sua totalidade em estação de recebimento e tratamento de resíduos, que adequará suas características às condições do local em que serão descarregadas.

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
181

§ 2°. A água subsequentemente adicionada ao tanque lavado, em quantidade superior a cinco por cento do seu volume total, só poderá ser descarregada no mar se:

I - enquadrar-se nos casos permitidos pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional;

II - atendidas as condições do inciso anterior, não se encontre o navio dentro dos limites de "Áreas Ecologicamente Sensíveis";

III - atendidas as condições dos incisos anteriores, sejam os procedimentos e arranjos para descarga aprovados pela autoridade administrativa competente, de acordo com a legislação ambiental em vigor.

Art. 17. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias classificadas nas categorias "B", "C", e "D" definidas no art. 4° desta Lei, ou aquelas provisoriamente classificadas como tais, ou água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e outras misturas que as contenham, exceto quando:

I - a situação em que ocorrer o lançamento se enquadre nos casos permitidos pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional;

II - atendido o inciso anterior, não se encontre o navio dentro dos limites de "Áreas Ecologicamente Sensíveis";

III - atendidas as condições dos incisos anteriores, sejam os procedimentos para descarga aprovados pela autoridade administrativa competente ou por seu representante credenciado, de acordo com a legislação ambiental em vigor;

Parágrafo único. Os esgotos sanitários e águas servidas de navios, plataformas e instalações de apoio equiparam-se às substâncias classificadas na Categoria "C" do art. 4° desta Lei, em termos de critérios e condições para lançamento em águas sob jurisdição nacional, devendo tais

lançamentos atender também as condições e regulamentos impostos pela legislação de vigilância sanitária.

Art. 18. É proibida a descarga de óleo processado ou não ou misturas oleosas em águas marítimas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional, e não estando o navio dentro dos limites de "Áreas Ecologicamente Sensíveis".

Art. 19. A descarga de lixo em águas sob jurisdição nacional só será permitida quando as instalações portuárias não dispuserem de sistemas de recepção e tratamento e, mesmo assim, enquadrando-se nos casos e condições previstas pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional, e não se encontrando o navio, plataforma ou similar dentro dos limites de "Áreas Ecologicamente Sensíveis".

Parágrafo único. Em hipótese alguma será permitido o lançamento de metais pesados ou resíduos líquidos ou sólidos que os contenham em águas sob jurisdição nacional.

Art. 20. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de lixo constituído por todo tipo de plástico, inclusive cabos sintéticos, redes de pesca e sacos plásticos.

Art. 21. A descarga de substâncias nocivas de qualquer categoria, incluindo óleo e misturas oleosas processadas ou não e lixo, em águas nacionais, poderá ser excepcionalmente tolerada nas seguintes circunstâncias:

I - para salvaguarda de vidas humanas no mar ou da segurança do navio;

II - a descarga resulte de avaria no navio, plataforma ou seus equipamentos, depois de serem tentadas todas as alternativas possíveis para evitá-la;

III - a descarga tenha o propósito de combater casos específicos de poluição, visando minimizar os danos ambientais

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
182

e com o conhecimento e aprovação da autoridade ambiental competente;

IV - para fins de pesquisa, desde que atendendo às seguintes condições:

a) a descarga for autorizada pela autoridade ambiental competente, após análise e aprovação do programa de pesquisa;

b) estiver presente, no local e hora da descarga, pelo menos um representante da autoridade ambiental que a autorizou;

c) o responsável pela descarga coloque à disposição, no local e hora em que ela ocorrer, pessoal especializado, equipamentos e materiais de eficiência já comprovada na contenção e eliminação dos efeitos sobre o meio ambiente a serem por ela causados;

V - no caso de perda acidental de redes de pesca ou outros materiais sintéticos.

Art. 22. É proibida a descarga em águas interiores brasileiras de substâncias nocivas de qualquer das categorias relacionadas no art. 4° desta Lei, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques, outros resíduos ou misturas contendo tais substâncias, óleo processado ou não, misturas oleosas e lixo de qualquer espécie, salvo casos excepcionais devidamente autorizados pela autoridade ambiental competente e que não contrariem a legislação ambiental federal e estadual em vigor.

Art. 23. As circunstâncias em que a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas, de misturas que as contenham, de água de lastro e outros resíduos poluentes for autorizada, não desobrigam o responsável pelo transporte da carga de recuperar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar pelos prejuízos decorrentes da descarga às atividades econômicas e ao patrimônio público e privado.

Art. 24. Qualquer incidente que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, ocorrido em portos e terminais, navios, plataformas e suas instalações de apoio, deverá ser imediatamente comunicado ao órgão federal de meio ambiente, à Capitania dos Portos e ao órgão estadual de meio ambiente, independentemente das medidas tomadas para seu controle.

Art. 25. O proprietário ou representante legal da plataforma, porto ou terminal e suas instalações de apoio ou do navio responsável pela descarga de material poluente em águas sob jurisdição nacional fica obrigado a ressarcir as despesas efetuadas para o controle ou minimização da poluição causada, aos órgãos responsáveis pelas medidas tomadas, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa.

Parágrafo único. No caso de descargas por navios não possuidores do certificado exigido pela Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, promulgada pelo Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977, a embarcação será retida e só será liberada após o depósito de caução como garantia para pagamento das despesas decorrentes da poluição.

Art. 26. A contratação, por órgãos ou empresas públicas ou privadas, de navios para realização de transporte de substâncias enquadradas no que prevê o art. 4º desta Lei e de óleo processado ou não, só poderá efetuar-se após a certificação de que as empresas transportadoras estejam devidamente habilitadas, em termos de equipamentos e pessoal especializados, à segurança ambiental relativa às suas atividades.

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
183

CAPÍTULO V

DAS INFRAÇÕES E DAS PENALIDADES

Art. 27. Constituem infrações desta Lei:

I - a desobediência ao que prevêem os seus arts. 5° e 6°, combinados com o art. 36, sujeita à multa diária de 7.000 UFIR (sete mil unidades fiscais de referência) a 70.000 UFIR (setenta mil unidades fiscais de referência);

II - a desobediência ao que prevêem os seus arts. 7°, 8° e 10, sujeita à multa de 10.500 UFIR (dez mil e quinhentas unidades fiscais de referência) a 105.000 UFIR (cento e cinco mil unidades fiscais de referência);

III - a desobediência ao que prevêem os seus arts. 11, 12 e 13, sujeita à multa de 10.500 UFIR (dez mil e quinhentas unidades fiscais de referência) a 105.000 UFIR (cento e cinco mil unidades fiscais de referência) e retenção do navio até que a situação da carga seja regularizada;

IV - a desobediência ao que prevêem os seus arts. 16, 17, 18 , 19, 20, 21 e 22, sujeita à multa de 105.000 UFIR (cento e cinco mil unidades fiscais de referência) a 1.050.000 UFIR (um milhão e cinquenta mil unidades fiscais de referência);

V - a desobediência ao que prevê o seu art. 27, sujeita à multa de 1.050.000 UFIR (um milhão e cinquenta mil unidades fiscais de referência) e à suspensão imediata das atividades da empresa transportadora em situação irregular.

§ 1°. O pagamento de multa não isenta o responsável pela infração das sanções administrativas e penais previstas na legislação em vigor, inclusive os Códigos Civil e Penal, e nem da responsabilidade de ressarcimento de perdas e danos ao patrimônio público e privado.

§ 2°. O Poder Executivo Federal estabelecerá os

critérios para atualização monetária das multas previstas neste artigo.

§ 3°. Os valores arrecadados através da aplicação das multas previstas nos incisos deste artigo serão destinados aos órgãos que as aplicaram.

Art. 28. Respondem isolada ou solidariamente pelas infrações desta Lei:

I - o proprietário do navio ou quem legalmente o represente;

II - o armador ou operador do navio, caso o mesmo não esteja sendo armado ou operado pelo proprietário;

III - o comandante ou tripulante do navio;

IV - a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, que legalmente represente o porto, o terminal, a plataforma e suas instalações de apoio;

V - o proprietário da carga, quando esta for poluente, supletivamente.

Art. 29. O infrator será isento das penalidades previstas nesta Lei se o incidente que provocou danos ao meio ambiente ou o colocou em risco foi decorrência de um dos seguintes fatos:

I - ato de guerra, de hostilidade, de comoção, de insurreição ou de fenômeno natural de caráter excepcional e imprevisível ou irresistível;

II - ato ou omissão praticado por terceiro, com intenção de produzir danos.

Art. 30. A reincidência em qualquer infração prevista nesta Lei, no período de dois anos, sujeitará o infrator ao dobro do valor da multa correspondente.

Parágrafo único. A reincidência será caracterizada quando a fonte poluidora for a mesma e tiver sido definitivamente julgada procedente a infração anterior.

Art. 31. Constituem agravantes a não comunicação à

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
184

autoridade competente de qualquer descarga envolvendo óleo ou substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional, bem como o não cumprimento dos preceitos estabelecidos nesta Lei e na legislação, normas e procedimentos técnicos pertinentes.

Art. 32. Constituem atenuantes a adoção de medidas mitigadoras e compensatórias com relação à poluição causada, desde que aprovadas pela autoridade ambiental competente.

CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E COMPLEMENTARES

Art. 33. São responsáveis pelo cumprimento desta Lei:

I - O Ministério da Marinha, por intermédio de suas organizações competentes, com as seguintes atribuições:

a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, quanto à observância de seus dispositivos e dos da Convenção MARPOL 73/78, bem como as cargas embarcadas, de natureza tóxica, nociva ou perigosa, autuando os infratores;

b) levantar os 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 apurações de responsabilidades ao órgão federal de meio ambiente, para avaliação dos danos ambientais e início das medidas judiciais cabíveis;

II - o órgão federal de meio ambiente, com as seguintes competências:

a) fiscalizar os portos, terminais e similares, plataformas e instalações de apoio, quanto à observância de seus dispositivos e dos da Convenção MARPOL 73/78, bem como as cargas movimentadas, de natureza tóxica, nociva ou perigosa, autuando os infratores;

b) avaliar os danos ambientais causados por incidentes nos portos, terminais e similares, 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;

III - os órgãos estaduais de meio ambiente, com as seguintes competências:

a) fiscalizar os portos, terminais e similares, plataformas e instalações de apoio, quanto à observância de seus dispositivos e dos da Convenção MARPOL 73/78, bem como as cargas movimentadas, de natureza tóxica, nociva ou perigosa, autuando os infratores;

b) avaliar os danos ambientais causados por incidentes nos portos, terminais e similares, navios, plataformas e suas instalações de apoio e elaborar relatórios circunstanciados a respeito dos mesmos, encaminhando-os ao órgão federal de meio ambiente;

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

§ 1°. A Procuradoria Geral da República comunicará previamente aos Ministérios Públicos Estaduais a propositura de ações judiciais para que estes exerçam as faculdades previstas no § 5° do art. 113 da Lei n° 8.078, de 11 de setembro de 1990 - Código de Defesa do Consumidor.

§ 2°. A negligência ou omissão dos órgãos públicos na apuração de responsabilidades pelos incidentes e na aplicação das respectivas sanções legais implicará crime de responsabilidade de seus agentes.

Art. 34. O órgão federal de meio ambiente, ouvido o Ministério da Marinha, definirá as localizações e delimitações

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
185

das "Áreas Ecologicamente Sensíveis", que deverão constar das Cartas Náuticas Nacionais.

Art. 35. Os Planos de Contingência estabelecerão o nível de coordenação e as atribuições dos diversos órgãos e instituições públicas e privadas neles envolvidas.

Art. 36. O alijamento em águas brasileiras deverá obedecer às condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, de 1972, promulgada pelo Decreto nº 87.566, de 16 de setembro de 1982 e suas alterações.

Art. 37. Os portos e terminais brasileiros já em operação terão, a partir da data da publicação desta Lei, os seguintes prazos para se adaptarem ao que dispõem os seus arts. 5º, 6º e 7º:

I - doze meses para elaborar e submeter à aprovação do órgão estadual de meio ambiente e, supletivamente, ao órgão federal de meio ambiente, o estudo técnico e o manual de procedimento interno a que se referem, respectivamente, os arts. 6º e 7º;

II - trinta e seis meses para implantar as obras e adquirir equipamentos, conforme estabelece o art. 5º, incluindo o pessoal adequado para operá-los.

Art. 38. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, devendo ser regulamentada, no que couber, no prazo de doze meses subsequentes.

Art. 39. Revogam-se as disposições em contrário.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 18 de junho de 1996.

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 1996 (PL nº 2.891, de 1992, na Casa de origem), que "dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seu derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

Substitua-se o Projeto pelo seguinte:

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.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º 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.

Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:

I – quando ausentes os pressupostos para aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78);

II – às embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78;

III – às embarcações, plataformas e instalações de apoio estrangeiras, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante da Marpol 73/78, quando em água sob jurisdição nacional;

IV – 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.

CAPÍTULO I
DAS DEFINIÇÕES E CLASSIFICAÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I – Marpol 73/78: 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;

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
186

II – CLC/69: Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil;

III – OPRC/90: Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil;

IV – 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;

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

VI – plataformas: 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;

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

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

IX – mistura oleosa: mistura de água e óleo, em qualquer proporção;

X – 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;

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

XII – porto organizado: 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;

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

XIV – 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;

XV – 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;

XVI – alijamento: 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;

XVII – lastro limpo: 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 tranqüilas, 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;

XVIII – tanque de resíduos: qualquer tanque destinado especificamente a depósito provisório dos líquidos de drenagem e lavagem de tanques e outras misturas e resíduos;

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

XX – plano de 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;

XXI – órgão ambiental ou órgão de meio ambiente: 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;

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

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

XXIV – órgão regulador da indústria do petróleo: 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).

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, são consideradas águas sob jurisdição nacional:

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;

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
187

f) as dos arquipélagos;

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

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

Art. 4º Para os efeitos desta Lei, as substâncias nocivas ou perigosas classificam-se nas seguintes categorias, de acordo com o risco produzido quando descarregadas na água:

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.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente divulgará e manterá atualizada a lista das substâncias classificadas neste artigo, devendo a classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto a estabelecida pela Marpol 73/78.

CAPÍTULO II
DOS SISTEMAS DE PREVENÇÃO, CONTROLE E COMBATE DA POLUIÇÃO

Art. 5º Todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, disporá 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.

§ 1º A definição das características das instalações e meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição será feita mediante estudo técnico, que deverá estabelecer, no mínimo:

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 pessoal a ser empregado;

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

§ 2º O estudo técnico a que se refere o § 1º deverá 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.

§ 3º As instalações ou meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição poderão ser exigidos das instalações portuárias especializadas em

outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, bem como dos estaleiros, marinas, clubes náuticos e similares, a critério do órgão ambiental competente.

Art. 6° As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas deverão 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 deverá ser aprovado pelo órgão ambiental competente, em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas vigentes.

Art. 7° Os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, deverão dispor de planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, os quais serão submetidos à aprovação do órgão ambiental competente.

§ 1° No caso de áreas onde se concentrem portos organizados, instalações portuárias ou plataformas, os planos de emergência individuais serão consolidados na forma de um único plano de emergência para toda a área sujeita ao risco de poluição, o qual deverá estabelecer os mecanismos de ação conjunta a serem implementados, observado o disposto nesta Lei e nas demais normas e diretrizes vigentes.

§ 2° 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.

Art. 8° Os planos de emergência mencionados no art. 7° desta Lei serão consolidados pelo órgão ambiental competente, na forma de planos de contingência locais ou regionais, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente, em consonância com o disposto na OPRC/90, consolidará os planos de contingência locais e regionais na forma do Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Art. 9° As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas e suas instalações de apoio deverão realizar auditorias ambientais bienais, independentes, com o objetivo de avaliar os sistemas de gestão e controle ambiental em suas unidades.

CAPÍTULO III
DO TRANSPORTE DE ÓLEO E SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS

Art. 10. As plataformas e os navios com arqueação bruta superior a cinqüenta 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, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão 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.

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
188

Art. 11. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa a granel deverá ter a bordo um livro de registro de carga, nos termos da Marpol 73/78, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão 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.

Art. 12. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa de forma fracionada, conforme estabelecido no Anexo III da Marpol 73/78, deverá 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.

§ 1º 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.

§ 2º As embalagens 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.

Art. 13. Os navios enquadrados na CLC/69 deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente, conforme especificado por essa convenção, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional.

Art. 14. O órgão federal de meio ambiente deverá elaborar e atualizar, anualmente, lista de substâncias cujo transporte seja proibido em navios ou que exijam medidas e cuidados especiais durante a sua movimentação.

CAPÍTULO IV
DA DESCARGA DE ÓLEO, SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS E LIXO

Art. 15. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas ou perigosas classificadas na categoria "A", definida no art. 4º desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tal, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

§ 1º A água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade superior a cinco por cento do seu volume total só poderá ser descarregada se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I – a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II – o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III – os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 2º É vedada a descarga de água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade inferior a cinco por cento do seu volume total.

Art. 16. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias classificadas nas categorias "B", "C", e "D", definidas no art. 4º desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tais, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e outras misturas que as contenham, exceto se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I – a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II – o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III – os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1º 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", definida no art. 4º desta Lei.

§ 2º Os lançamentos de que trata o § 1º deverão atender também às condições e aos regulamentos impostos pela legislação de vigilância sanitária.

Art. 17. É proibida a descarga de óleo, misturas oleosas e lixo em águas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Marpol 73/78, e não estando o navio, plataforma ou similar dentro dos limites de área ecologicamente sensível, e os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1º No descarte contínuo de água de processo ou de produção em plataformas aplica-se a regulamentação ambiental específica.

§ 2º Não será permitido o alijamento de metais pesados ou resíduos líquidos ou sólidos contendo tais substâncias.

§ 3º Não será permitida a descarga de qualquer tipo de plástico, inclusive cabos sintéticos, redes sintéticas de pesca e sacos plásticos.

Art. 18. Exceto nos casos permitidos por esta Lei, 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 só poderá ser efetuada em instalações de recebimento e tratamento de resíduos, conforme previsto no art. 5º desta Lei.

Art. 19. 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.

Parágrafo único. Para fins de pesquisa, deverão ser atendidas as seguintes exigências, no mínimo:

I – a descarga seja autorizada pelo órgão ambiental competente, após análise e aprovação do programa de pesquisa;

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
189

II – esteja presente, no local e hora da descarga, pelo menos um representante do órgão ambiental que a houver autorizado;

III – o responsável pela descarga coloque 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.

Art. 20. A descarga de resíduos sólidos das operações de perfuração de poços de petróleo será objeto de regulamentação específica pelo órgão federal de meio ambiente.

Art. 21. As circunstâncias em que a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, ou misturas que os contenham, de água de lastro e de outros resíduos poluentes for autorizada não desobrigam o responsável de reparar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar as atividades econômicas e o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes dessa descarga.

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, deverá 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.

Art. 23. A entidade exploradora de porto organizado ou de instalação portuária, o proprietário ou operador de plataforma ou de navio, e o concessionário ou 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 minimização da poluição causada, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa.

Parágrafo único. No caso de descarga por navio não possuidor do certificado exigido pela CLC/69, a embarcação será retida e só será liberada após o depósito de caução como garantia para pagamento das despesas decorrentes da poluição.

Art. 24. A contratação, por órgão ou empresa pública ou privada, de navio para realização de transporte de óleo ou de substância enquadrada nas categorias definidas no art. 4º desta Lei só poderá efetuar-se após a verificação de que a empresa transportadora esteja devidamente habilitada para operar de acordo com as normas da autoridade marítima.

CAPÍTULO V
DAS INFRAÇÕES E DAS SANÇÕES

Art. 25. São infrações, punidas na forma desta Lei:

I – descumprir o disposto nos arts. 5º, 6º e 7º:

Pena – multa diária;

II – descumprir o disposto nos arts. 9º e 22:

Pena – multa;

III – descumprir o disposto nos arts. 10, 11 e 12:

Pena – multa e retenção do navio até que a situação seja regularizada;

IV – descumprir o disposto no art. 24:

Pena – multa e suspensão imediata das atividades da empresa transportadora em situação irregular.

§ 1° Respondem pelas infrações previstas neste artigo, na medida de sua ação ou omissão:

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.

§ 2° O valor da multa de que trata este artigo será fixada no regulamento desta Lei. sendo o mínimo de R$ 7.000,00 (sete mil reais) e o máximo de R$ 50.000.000,00 (cinqüenta milhões de reais).

§ 3° A aplicação das penas previstas neste artigo não isenta o agente de outras sanções administrativas e penais previstas na Lei n° 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, 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.

Art. 26. A inobservância ao disposto nos arts. 15, 16, 17 e 19 será punida na forma da Lei n° 9.605, de 1998, e seu regulamento.

CAPÍTULO VI
DAS DISPOSIÇÃO FINAIS E COMPLEMENTARES

Art. 27. São responsáveis pelo cumprimento desta Lei:

I – a autoridade marítima, por intermédio de suas organizações competentes, com as seguintes atribuições:

a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, e as cargas embarcadas, de natureza nociva ou perigosa, autuando 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;

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;

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
190

II – o órgão federal de meio ambiente, com 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, autuando 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;

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;

III – o órgão estadual de meio ambiente com 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 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;

d) autuar os infratores na esfera de sua competência;

IV – o órgão municipal de meio ambiente, com 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;

c) autuar os infratores na esfera de sua competência;

V – o órgão regulador da indústria do petróleo, 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.

§ 1° A Procuradoria-Geral da República comunicará previamente aos ministérios públicos estaduais a propositura de ações judiciais para que estes exerçam as faculdades previstas no § 5° do art. 5° da Lei n° 7.347, de 24 de julho de 1985, na redação dada pelo art. 113 da Lei n° 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor).

§ 2° A negligência ou omissão dos órgãos públicos na apuração de responsabilidades pelos incidentes e na aplicação das respectivas sanções legais implicará crime de responsabilidade de seus agentes.

Art. 28. 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.

Art. 29. Os planos de contingência estabelecerão o nível de coordenação e as atribuições dos diversos órgãos e instituições públicas e privadas neles envolvidas.

Parágrafo único. As autoridades a que se referem os incisos XXI, XXII, XXIII e XXIV do art. 2° desta Lei atuarão de forma integrada, nos termos do regulamento.

Art. 30. O alijamento em águas sob jurisdição nacional deverá obedecer as condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, de 1972, promulgada pelo Decreto n° 87.566, de 16 de setembro de 1982, e suas alterações.

Art. 31. Os portos organizados, as instalações portuárias e as plataformas já em operação terão os seguintes prazos para se adaptarem ao que dispõem os arts. 5°, 6° e 7°:

I – trezentos e sessenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para elaborar e submeter à aprovação do órgão federal de meio ambiente o estudo técnico e o manual de procedimento interno a que se referem, respectivamente, o § 1° do art. 5° e o art. 6°;

II – até cinco anos, após a aprovação a que se refere o inciso I deste artigo, para colocar em funcionamento as instalações e os meios destinados ao recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e ao controle da poluição, previstos no art. 5°, incluindo o pessoal adequado para operá-los;

III – cento e oitenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para apresentar ao órgão ambiental competente os planos de emergência individuais a que se referem o *caput* do art. 7°.

aplicação E.R.

Art. 32. Os valores arrecadados com a ampliação das multas previstas nesta Lei serão destinados aos órgãos que as aplicarem, no âmbito de suas competências.

Art. 33. O Poder Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, no prazo de trezentos e sessenta dias da data de sua publicação.

Art. 34. Esta Lei entra em vigor noventa dias da data de sua publicação.

Art. 35. Revogam-se a Lei n° 5.357, de 17 de novembro de 1967, e o § 4° do art. 14 da Lei n° 6.938, de 31 de agosto de 1981.

Senado Federal, em 13 de março de 2000

Senador Antonio Carlos Magalhães
Presidente

Lote: 70 Caixa: 138
PL N° 2891/1992
191

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, nos termos do art. 44, item I, da Constituição, e eu, Humberto Lucena, Presidente do Senado Federal, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO N° 4, DE 1987

APROVA, COM RESERVAS, OS TEXTOS DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL DE 1973 PARA PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO CAUSADA POR NAVIOS, CONCLUÍDA EM LONDRES, A 2 DE NOVEMBRO DE 1973, E DO PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO CAUSADA POR NAVIOS, CONCLUÍDO A 17 DE FEVEREIRO DE 1978, EM LONDRES.

Art. 1° São aprovados, com reservas, os textos da Convenção Internacional de 1973 para Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, a 2 de novembro de 1973, e do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluído em Londres, a 17 de fevereiro de 1978.

§ 1° As reservas de que trata este artigo referem-se ao artigo 10 da Convenção e seu Protocolo II, por serem suas disposições conflitantes com o artigo 15 da Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro, aprovada pelo Decreto-lei n° 4.657, de 4 de setembro de 1942.

§ 2° Os Anexos III, IV e V, por serem opcionais, nos termos do artigo 14 da convenção, serão objeto de declaração, na qual se afirmará seu caráter não mandatório para o Brasil.

Art. 2° Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 9 de novembro de 1987.

SENADOR HUMBERTO LUCENA
Presidente

DECRETO LEGISLATIVO Nº 43, DE 10 DE ABRIL DE 1995.

APROVA O TEXTO DA CONVENÇÃO Nº 134, DA ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO, SOBRE PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRABALHO DOS MARÍTIMOS, ADOTADA EM GENEBRA, EM 30 DE OUTUBRO DE 1970, DURANTE A LV SESSÃO DA CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DO TRABALHO.

Art. 1º É aprovado o texto da Convenção nº 134, da Organização Internacional do Trabalho, sobre Prevenção de Acidentes de Trabalho dos Marítimos, adotada em Genebra, em 30 de outubro de 1970, durante a LV Sessão da Conferência Internacional do Trabalho.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

CONVENÇÃO SOBRE PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRABALHO DOS MARÍTIMOS

Art. 1º

1. Para os fins da presente Convenção, a expressão "marítimos" aplica-se a qualquer pessoa empregada, em qualquer condição, a bordo de um navio, que não seja navio de guerra e que esteja registrado num território em que vigore esta Convenção e que se destine normalmente à navegação marítima

2. Em caso da dúvida quanto à questão de saber se certas categorias de pessoas devem ser consideradas como marítimos para os fins da Convenção, esta questão será resolvida, em cada país, pela autoridade competente, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas.

3. Para os fins da presente convenção, a expressão "acidentes de trabalho" aplica-se aos acidentes de que são vítimas os marítimos em virtude ou por ocasião de seu emprego.

Art. 2º

1. Em cada país marítimo, a autoridade competente deverá tomar as medidas necessárias para que sejam feitos inquéritos e relatórios apropriados

Caixa: 138
Lote: 70
PL Nº 2891/1992
192

dos acidentes de trabalho e elaboradas e analisadas estatísticas pormenorizadas sobre esses acidentes.

2. Todos os acidentes de trabalho deverão ser assinalados e as estatísticas não deverão se cingir aos acidentes mortais ou aos acidentes em que o próprio navio for atingido.

3. As estatísticas deverão abranger o número, a natureza, as causas e as conseqüências dos acidentes de trabalho e especificar a parte do navio, por exemplo, convés, máquinas ou locais do serviço geral, e o local, por exemplo, no mar ou no porto - em que o acidente se produzir.

4. A autoridade competente deverá proceder a um inquérito sobre as causas e as circunstâncias de acidentes de trabalho que provocarem perdas de vidas humanas ou lesões corporais graves, assim como de todos os outros acidentes previstos na legislação nacional.

.....

.....

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL aprovou. nos termos do art. 44, inciso I, da Constituição, e eu, JOSÉ DE MAGALHÃES PINTO, PRESIDENTE do SENADO FEDERAL. Promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 74, DE 1976

APROVA O TEXTO DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO.

Art . 1° - É aprovado o texto da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, concluída em Bruxelas, a 29 de novembro de 1969.

Art . 2° - Este decreto legislativo entrará em vigor na data de sua publicação.

SENADO FEDERAL, em 30 de setembro de 1976

JOSÉ DE MAGALHÃES PINTO

PRESIDENTE

CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO, 1969

Os estados partes da presente convenção,

Conscientes dos riscos de poluição criados pelo transporte marítimo internacional de óleo a granel;

Convencidos da necessidade de garantir uma indenização adequada às pessoas que venham a sofrer danos causados por poluição resultante de fugas ou descargas de óleo proveniente de navios;

Desejosos de adotar regras e procedimentos uniformes num plano internacional para definir as questões de responsabilidade e garantir, em tais ocasiões, uma reparação eqüitativa,

Concordam no que se segue:

ARTIGO I

Para os fins da presente convenção:

1) "navio" significa toda embarcação marítima ou engenho marítimo flutuante, qualquer que seja o tipo, que transporte efetivamente óleo a granel como carga;

2) "pessoa" significa toda pessoa física ou jurídica de direito público ou de direito privado incluindo um estado e suas subdivisões políticas constitucionais;

3) "proprietário" significa a pessoa ou pessoas registradas como proprietário do navio, ou em falta de matrícula, a pessoa ou pessoas que têm o navio por propriedade, todavia, nos casos de um navio de propriedade de um estado e operado por uma companhia que, nesse estado, é registrada como operadora do navio, o termo "proprietário" designa essa companhia;

4) "estado de registro de navio" significa, em relação aos navios registrados. o estado no qual o navio tiver sido registrado e, com relação aos navios não registrados, o estado cuja bandeira o navio arvora;

5) "óleo" significa qualquer óleo persistente, tais como petróleo bruto óleo combustível, óleo diesel pesado, óleo lubrificante e óleo de baleia, quer transportado a bordo de um navio como carga ou nos tanques de um navio, quer nos tanques de combustível desse navio;

6) "dano por poluição" significa a perda ou dano, causados fora navio transportador de óleo. por contaminação resultante de um derrame ou descarga de óleo do navio onde quer que possa ocorrer esse derrame ou descarga, e inclui o custo das despesas com medidas preventivas e outras perdas ou danos causados por essas medidas preventivas;

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
193

7) "medidas preventivas" significa quaisquer medidas razoáveis, tomadas por qualquer pessoa após ter ocorrido um incidente, visando prevenir ou minimizar o dano causado pela poluição;

8) "incidente" significa todo fato ou conjunto de fatos que têm mesma origem e que resultem em danos por poluição;

9) "organização" significa a Organização Marítima Consultiva Inter-governamental.

.....

.....

LEI Nº 9.605, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1998.

DISPÕE SOBRE AS SANÇÕES PENAIS E ADMINISTRATIVAS DERIVADAS DE CONDUTAS E ATIVIDADES LESIVAS AO MEIO AMBIENTE, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

.....

CAPÍTULO II
Da Aplicação da Pena

.....

Art.15. São circunstâncias que agravam a pena, quando não constituem ou qualificam o crime:

I - reincidência nos crimes de natureza ambiental;

II - ter o agente cometido a infração:

a) para obter vantagem pecuniária;

b) coagindo outrem para a execução material da infração;

c) afetando ou expondo a perigo, de maneira grave, a saúde pública ou o meio ambiente;

d) concorrendo para danos à propriedade alheia;

e) atingindo áreas de unidades de conservação ou áreas sujeitas, por ato do Poder Público, a regime especial de uso;

f) atingindo áreas urbanas ou quaisquer assentamentos humanos;

g) em período de defeso à fauna;

h) em domingos ou feriados;

i) à noite;

j) em épocas de seca ou inundações;

l) no interior do espaço territorial especialmente protegido;

m) com o emprego de métodos cruéis para abate ou captura de animais;

n) mediante fraude ou abuso de confiança;

o) mediante abuso do direito de licença, permissão ou autorização ambiental;

p) no interesse de pessoa jurídica mantida, total ou parcialmente, por verbas públicas ou beneficiada por incentivos fiscais;

q) atingindo espécies ameaçadas, listadas em relatórios oficiais das autoridades competentes;

r) facilitada por funcionário público no exercício de suas funções.

Art.16. Nos crimes previstos nesta Lei, a suspensão condicional da pena pode ser aplicada nos casos de condenação a pena privativa de liberdade não superior a três anos.

Art.17. A verificação da reparação a que se refere o § 2º do art. 78 do Código Penal será feita mediante laudo de reparação do dano ambiental, e as condições a serem impostas pelo juiz deverão relacionar-se com a proteção ao meio ambiente.

.....

Art.19. A perícia de constatação do dano ambiental, sempre que possível, fixará o montante do prejuízo causado para efeitos de prestação de fiança e cálculo de multa.

Parágrafo único. A perícia produzida no inquérito civil ou no juízo cível poderá ser aproveitada no processo penal, instaurando-se o contraditório.

.....

.....

.....

LEI Nº 7.347, DE 24 DE JULHO DE 1985.

DISCIPLINA A AÇÃO CIVIL PÚBLICA DE RESPONSABILIDADE POR DANOS CAUSADOS AO MEIO AMBIENTE, AO CONSUMIDOR, A BENS E DIREITOS DE VALOR ARTÍSTICO, ESTÉTICO, HISTÓRICO, TURÍSTICO E PAISAGÍSTICO

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
194

(VETADO) E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

.....

Art. 5° A ação principal e a cautelar poderão ser propostas pelo Ministério Público, pela União, pelos Estados e Municípios. Poderão também ser propostas por autarquia, empresa pública, fundação, sociedade de economia mista ou por associação que:

I - esteja constituída há pelo menos um ano, nos termos da lei civil;

II - inclua entre suas finalidades institucionais a proteção ao meio ambiente, ao consumidor, à ordem econômica, à livre concorrência, ou ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;

** Inciso II com redação dada pela Lei nº 8.884, de 11/06/1994..*

§ 1° O Ministério Público, se não intervier no processo como parte, atuará obrigatoriamente como fiscal da lei.

§ 2° Fica facultado ao Poder Público e a outras associações legitimadas nos termos deste artigo habilitar-se como litisconsortes de qualquer das partes.

§ 3° Em caso de desistência infundada ou abandono da ação por associação legitimada, o Ministério Público ou outro legitimado assumirá a titularidade ativa.

** § 3° com redação determinada pela Lei nº 8.078, de 11/09/90.*

§ 4° O requisito da pré-constituição poderá ser dispensado pelo juiz, quando haja manifesto interesse social evidenciado pela dimensão ou característica do dano, ou pela relevância do bem jurídico a ser protegido.

** § 4° acrescentado pela Lei nº 8.078, de 11/09/90.*

§ 5° Admitir-se-á o litisconsórcio facultativo entre os Ministérios Públicos da União, do Distrito Federal e dos Estados na defesa dos interesses e direitos de que cuida esta Lei.

** § 5° acrescentado pela Lei nº 8.078, de 11/09/90.*

§ 6° Os órgãos públicos legitimados poderão tomar dos interessados compromisso de ajustamento de sua conduta às exigências legais, mediante cominações, que terá eficácia de título executivo extrajudicial.

** § 6° acrescentado pela Lei nº 8.078, de 11/09/90.*

.....

.....

LEI Nº 5.357, DE 17 DE NOVEMBRO DE 1967.

ESTABELECE PENALIDADES PARA EMBARCAÇÕES E TERMINAIS MARÍTIMOS OU FLUVIAIS QUE LANÇAREM DETRITOS OU ÓLEO EM ÁGUAS BRASILEIRAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Art. 1º As embarcações ou terminais marítimos ou fluviais de qualquer natureza, estrangeiros ou nacionais, que lançarem detritos ou óleo nas águas que se encontrem dentro de uma faixa de 6 (seis) milhas marítimas do litoral brasileiro, ou nos rios, lagoas e outros tratos de água, ficarão sujeitos às seguintes penalidades:

a) as embarcações, à multa de 2% (dois por cento) do maior salário-mínimo vigente no território nacional, por tonelada de arqueação ou fração;

b) os terminais marítimos ou fluviais, à multa de 200 (duzentas) vezes o maior salário-mínimo vigente no território nacional.

Parágrafo único. Em caso de reincidência, a multa será aplicada em dobro.

Art. 2º A fiscalização desta Lei fica a cargo da Diretoria de Portos e Costas do Ministério da Marinha, em estreita cooperação com os diversos órgãos federais ou estaduais interessados.

.....

.....

LEI Nº 6.938, DE 31 DE AGOSTO DE 1981.

DISPÕE SOBRE A POLÍTICA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE, SEUS FINS E MECANISMOS DE FORMULAÇÃO E APLICAÇÃO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

.....

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
195

Dos Instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente (artigos 9 a 21)

.....

Art. 14. Sem prejuízo das penalidades definidas pela legislação federal, estadual e municipal, o não-cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção dos inconvenientes e danos causados pela degradação da qualidade ambiental sujeitará os transgressores:

I - à multa simples ou diária, nos valores correspondentes, no mínimo, a 10 (dez) e, no máximo, a 1.000 (mil) Obrigações do Tesouro Nacional - OTNs, agravada em casos de reincidência específica, conforme dispuser o Regulamento, vedada a sua cobrança pela União se já tiver sido aplicada pelo Estado, Distrito Federal, Territórios ou pelos Municípios;

II - à perda ou restrição de incentivos e benefícios fiscais concedidos pelo Poder Público;

III - à perda ou suspensão de participação em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito;

IV - à suspensão de sua atividade.

§ 1º Sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, é o poluidor obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. O Ministério Público da União e dos Estados terá legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal, por danos causados ao meio ambiente.

§ 2º No caso de omissão da autoridade estadual ou municipal, caberá ao Secretário do Meio Ambiente a aplicação das penalidades pecuniárias previstas neste artigo.

§ 3º Nos casos previstos nos incisos II e III deste artigo, o ato declaratório da perda, restrição ou suspensão será atribuição da autoridade administrativa ou financeira que concedeu os benefícios, incentivos ou financiamento, cumprindo resolução do CONAMA.

§ 4º Nos casos de poluição provocada pelo derramamento ou lançamento de detritos ou óleo em águas brasileiras, por embarcações e terminais marítimos ou fluviais, prevalecerá o disposto na Lei nº 5.357, de 17 de novembro de 1967.

.....

.....

DECRETO Nº 87.566, DE 16 DE SETEMBRO DE 1982.

PROMULGA O TEXTO DA CONVENÇÃO SOBRE PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO MARINHA POR ALIJAMENTO DE RESÍDUOS E OUTRAS MATÉRIAS, CONCLUÍDA EM LONDRES, A 29 DE DEZEMBRO DE 1972.

Art. 1º O texto da Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, apenso por cópia ao presente Decreto, será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

CONVENÇÃO SOBRE PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO MARINHA POR ALIJAMENTO DE RESÍDUOS E OUTRAS MATÉRIAS, 1972 .

Art. 1º As Partes Contratantes promoverão, individual e coletivamente, o controle efetivo de todas as fontes de contaminação do meio marinho e se comprometem, especialmente, a adotar todas as medidas possíveis para impedir a contaminação do mar pelo alijamento de resíduos e outras substâncias que possam gerar perigos para saúde humana, prejudicar os recursos biológicos e a vida marinha, bem como danificar as condições ou interferir em outras aplicações legítimas do mar.

Art. 2º As Partes Contratantes adotarão, de acordo com o disposto nos artigos seguintes e segundo suas possibilidades científicas, técnicas e econômicas, medidas eficazes, individual e coletivamente, para impedir a contaminação do mar causada pelo alijamento, e harmonizarão suas políticas a respeito.

.....

.....

Caixa: 138
Lote: 70
PL Nº 2891/1992
196

SF PLC 37/1996 de 20/05/1992

Identificação	Número na Origem: MENSAGEM - MSG 00175 1992 (em 20/05/1992) Órgão de Origem: PRESIDENCIA DA REPUBLICA SF PLC 37 /1996 CD MSC 175 /1992 CD PL. 2891 /1992
Autor	EXTERNO - EXECUTIVO FEDERAL
Ementa	Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seus derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.
Indexação	NORMAS, PREVENÇÃO, CONTROLE, FISCALIZAÇÃO, POLUIÇÃO MARINHA, LANÇAMENTO, OLEO, AGUAS TERRITORIAIS, EMBARCAÇÃO, NAVIO TANQUE, CARGA, DESCARGA, PRODUTO POLUENTE, LIXO, TERMINAL, PORTO, INSTALAÇÕES PORTUARIAS, ELABORAÇÃO, PLANO, EMERGENCIA, ACIDENTE, POLUIÇÃO, DEFESA, MEIO AMBIENTE, ECOLOGIA, RESPONSABILIDADE SOLIDARIA, PROPRIETARIO, NAVIO, ARMADOR, TRIPULAÇÃO, INFRAÇÃO, PENALIDADE.
Despacho Inicial	SF COMISSÃO CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA - CCJ SF COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
Última Ação	Data: 29/02/2000 Local: (SF) ATA-PLEN - SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO Status: APROVADA (APRVD) Texto: Anunciada a matéria. É lido o Parecer nº 131/2000-CAS, Relator Senador Osmar Dias, favorável ao projeto e pela rejeição do PLC nº 197/93, que tramitavam em conjunto e foi arquivado ao final da 50ª Legislatura. A seguir é proferido pelo Sr. Lúcio Alcântara, Parecer nº 132/2000-CCJ, favorável ao projeto, nos termos do Substitutivo que oferece e pela rejeição das Emendas nºs 1 a 10. Em seguida o Sr. Osmar Dias profere Parecer nº 133/200 (de plenário), contrário a todas as emendas. Discussão encerrada do projeto, do Substitutivo e das emendas, tendo usado da palavra os Srs. Gerson Camata, Jefferson Péres, Geraldo Cândido e a Sra. Marina Silva. É lido e aprovado o Requerimento nº 92/2000, do Sr. Lúcio Alcântara, de preferência para votação do Substitutivo. Aprovado o Substitutivo ficam prejudicados o projeto e as emendas, tendo usado da palavra no encaminhamento da votação a Sra. Heloisa Helena. À CDIR para redação do vencido, para o turno suplementar. Leitura do Parecer nº 134/2000-CDIR, Relator Senador Carlos Patrocínio, oferecendo a redação do vencido, para o turno suplementar, do Substitutivo do Senado ao projeto. Discussão encerrada do Substitutivo, em turno suplementar, sem apresentação de emendas. O Substitutivo é dado como definitivamente adotado, sem votação. À Câmara dos Deputados. À SSCLS com destino à SSEXP.

Encaminhado em 29/02/2000 para (SF) SGM - SECRETARIA GERAL DA MESA

Matérias Anexadas

PLC 00197 /1993

- 21/06/1996 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  LEITURA.
- 21/06/1996 MESA DIRETORA - MESA
  DESPACHO A CCJ E CAS. DSF 22 06 PAG 10564.
- 13/08/1996 COMISSÃO CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA - CCJ
  RELATOR SEN JOSE FOGAÇA.
- 23/01/1997 COMISSÃO CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA - CCJ
  DEVOLVIDA PELO RELATOR, ESTANDO A MATERIA EM CONDIÇÕES DE SER INCLUIDA NA PAUTA DE REUNIÃO DA COMISSÃO.
- 24/03/1997 COMISSÃO CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA - CCJ
  ANEXADO AO PROCESSADO RELATORIO OFERECIDO PELO SEN JOSE FOGAÇA. (FLS. 84 A 86).
- 24/03/1997 SERVIÇO COMISSÕES PERMANENTES - SCP
  ENCAMINHADO A SSCLS, PARA ATENDER REQUERIMENTO DE TRAMITAÇÃO CONJUNTA.
- 01/04/1997 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  LEITURA RQ. 225, DO SEN WALDECK ORNELAS, SOLICITANDO TRAMITAÇÃO CONJUNTA COM O PLC 0019 1993. DSF 02 04 PAG 6860.
- 01/04/1997 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  AGUARDANDO INCLUSÃO ORDEM DO DIA (RQ. 225, DE TRAMITAÇÃO CONJUNTA).
- 02/04/1997 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  AGENDADO PARA O DIA 15 DE ABRIL DE 1997 (RQ. 225).
- 15/04/1997 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  INCLUSÃO ORDEM DO DIA VOTAÇÃO TURNO UNICO (RQ. 225, DE TRAMITAÇÃO CONJUNTA).
- 15/04/1997 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  VOTAÇÃO APROVADO O RQ. 225.
- 15/04/1997 MESA DIRETORA - MESA
  DESPACHO A SUBSECRETARIA DE COMISSÕES. DSF 16 04 PAG 7783.
- 15/04/1997 SERVIÇO DE APOIO COMISSÕES PERMANENTES - SACP
  ENCAMINHADO A CAS, JUNTO COM O PLC 00197 1993, COM O QUAL TRAMITA EM CONJUNTO.
- 07/05/1997 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  RELATOR SEN WALDECK ORNELAS. (TRAMITANDO EM CONJUNTO COM O PLC 00197 1993).
- 17/04/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  DEVOLVIDO PELO SEN WALDECK ORNELAS, PARA REDISTRIBUIÇÃO, TENDO EM VISTA SEU AFASTAMENTO PARA ASSUMIR O CARGO DE MINISTRO. (TRAMITANDO EM CONJUNTO COM O PLC 00197 1993).

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
197

- 03/05/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  REDISTRIBUIÇÃO AO SEN OSMAR DIAS.
- 17/09/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  DEVOLVIDA PELO RELATOR, SEN OSMAR DIAS, COM MINUTA DE PARECER FAVORAVEL A APROVAÇÃO DESTE (PLC 00037 1996), E PELA REJEIÇÃO DO PLC 00197 1993 QUE TRAMITAM EM CONJUNTO, ESTANDO A MATERIA EM CONDIÇÕES DE SER INCLUIDA NA PAUTA DE REUNIÃO DA COMISSÃO.
- 14/10/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  CONCEDIDA VISTA A SEN MARINA SILVA. (TRAMITANDO EM CONJUNTO COM PLC 00197 1993).
- 27/10/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  DEVOLVIDO NESTA DATA PELA SEN MARINA SILVA, ATRAVES DA SEN EMILIA FERNANDES, SEM MANIFESTAÇÃO ESCRITA, TRAMITANDO EM CONJUNTO COM PLC 00197 1993.
- 28/10/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  A COMISSÃO APROVA O PARECER DO RELATOR SEN OSMAR DIAS, FAVORAVEL A APROVAÇÃO DO PLC 00037 1996, EM FACE DA MAIOR ABRANGENCIA DESTE EM RELAÇÃO AO PLC 00197 1993, E, PELA PREJUDICIALIDADE DESTE ULTIMO.
- 28/10/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  ENCAMINHADO AO SACP.
- 29/10/1998 SERVIÇO DE APOIO COMISSÕES PERMANENTES - SACP
  ENCAMINHADO A CI, PARA EXAME DA MATERIA E DO PLC 00197 1993, COM O QUAL TRAMITA EM CONJUNTO.
- 13/11/1998 COMISSÃO SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA - CI

  RELATOR SEN GERSON CAMATA.
- 23/02/1999 COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA - CI
  ENCAMINHADO AO SACP, ATENDENDO SOLICITAÇÃO, NOS TERMOS DOS ARTS. 332 E 333 DO RISF.
- 23/02/1999 SERVIÇO DE APOIO COMISSÕES PERMANENTES - SACP
  ENCAMINHADO A SSCLS.
- 25/02/1999 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  1000 COMUNICAÇÃO PRESIDENCIA RATIFICANDO O DESPACHO INICIAL AO PROJETO, EM VIRTUDE DO ARQUIVAMENTO DO PLC 00197 1993, QUE TRAMITAVA EM CONJUNTO.
- 25/02/1999 MESA DIRETORA - MESA
  DESPACHO A CCJ. DSF 26 02 PAG 3633.
- 25/02/1999 SUBSECRETARIA DE COMISSÕES - SSCOM
  RECEBIDO AUTÓGRAFOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA (RECAUT)
  ENCAMINHADO A CCJ.
- 30/09/1999 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Distribuído ao Sen. Lúcio Alcântara para emitir relatório em 30.09.99.
- 26/01/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ

Devolvido pelo Senador Lúcio Alcântara, a pedido, para atender à solicitação da Secretaria-Geral da Mesa, conforme Ordem nº 06/00, com a finalidade de leitura de mensagem presidencial solicitando urgência constitucional para a matéria. À SSCLSF.

- 27/01/2000 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  Encaminhada ao Plenário para leitura da Mensagem nº 67, de 2000.
- 27/01/2000 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  Leitura da Mensagem nº 67, de 2000, (nº 130/2000, na origem), pela qual o Senhor Presidente da República, solicita seja atribuído regime de urgência à matéria. Fixação do prazo de quarenta e cinco dias a partir do dia 28.01.2000, para tramitação e abertura de prazo de cinco dias úteis para recebimento de emendas, perante a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, a partir desta data.. Matéria incluída na pauta da 2ª Sessão Legislativa Extraordinária da 51ª Legislatura, convocada para o período de 5 de janeiro a 14 de fevereiro de 2000, de acordo com o item 2, da Mensagem nº 1.294, de 1999-CN. Já tendo sido apreciada pela Comissão de Assuntos Sociais, a matéria vai à CCJ, para recebimento de emendas. À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.
- 27/01/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  A matéria encontra-se sobre a Mesa desta Comissão aguardando apresentação de emendas até 7/02/2000, data em que expira o prazo único para a apresentação da emendas, por parte de todos os senadores membros desta Casa.
- 01/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Anexei às folhas nº 105 e 106 emenda nº 1 de autoria da Senadora Maria do Carmo Alves.
- 02/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Anexei, às folhas nº 107 a 114, as Emendas nºs 2 a 9, todas de autoria do Senador Gerson Camata.
- 03/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  À SSCLSF, à pedido.
- 03/02/2000 PROTOCOLO LEGISLATIVO - PLEG
  Procedida a 2ª autuação em cópia que contém 116 (cento e dezesseis) folhas numeradas e rubricadas. À SGM.
- 03/02/2000 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  Encaminhado ao Plenário.
- 03/02/2000 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  10:00 - Leitura do Requerimento nº 52/2000, da Sra. Emília Fernandes, solicitando a remessa a Comissão de Serviços de Infra-Estrutura do projeto. O requerimento constará da pauta da próxima terça-feira dia 8/2/2000, tendo em vista tratar-se

LOTE: 70 CAIXA: 138
PL Nº 2891 de 1992
197 - A

de matéria incluída na convocação extraordinária e tramitando em regime de urgência constitucional nos termso da Mensagem nº 67/2000. À SGM.

- 03/02/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  Incluído em Ordem do Dia da sessão deliberativa ordinária do dia 08/02/2000. Votação, em turno único, do RQS nº 52/2000.
- 03/02/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  Encaminhado ao PLEG para fazer 2ª autuação do projeto.
- 03/02/2000 PROTOCOLO LEGISLATIVO - PLEG
  Retorna a SGM, com 2ª autuação do projeto que contém 116 folhas numeradas e rubricadas. À SGM.
- 04/02/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  INCLUIDO EM ORDEM DO DIA DA SESSÃO DELIBERATIVA (INCLOD)
  Incluído em Ordem do Dia da sessão deliberativa ordinária de 08.02.2000, para votação do Requerimento nº 52, de 2000, de audiência da CI.
- 04/02/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  INCLUIDO EM ORDEM DO DIA DA SESSÃO DELIBERATIVA (INCLOD)

  Incluído em Ordem do Dia da sessão deliberativa ordinária de 08/02/2000, para votação do Requerimento nº 52, de 2000, de audiência da CI.
- 08/02/2000 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  Rejeitado o Requerimento nº 52, de 2000, a matéria retorna à CCJ. À CCJ.
- 09/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Anexei às folhas nº 117 e 1186 emenda nº 10 de autoria do Senador Mozarildo Cavalcanti.
- 09/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Terminou o prazo para apresentação de emendas em 07.02.00. Ao Gabinete do Sen. Lúcio Alcântara para conclusão do relatório.
- 23/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Devolvido pelo Senador Lúcio Alcântara com o relatório devidamente assinado. À SSCLF, tendo em vista ter expirado o prazo para apreciação da matéria na Comissão em 21/02/00.
- 23/02/2000 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  Procedida a juntada, às fls 119, de Consulta formulada pelo Secretário-Geral da Mesa à Consultoria Legislativa sobre a possibilidade de o Presidente da República solicitar urgência para projeto de lei de sua iniciativa que esteja tramitando no Senado Federal. Procedida a juntada, às fls. 120 a 125, de Ofício 322/99, de 22/02/1999, da Consultoria Legislativa, em resposta à Consulta do Secretário-Geral da Mesa de fls. 119. Encaminhado ao Plenário.
- 23/02/2000 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

A Presidência comunica ao Plenário que venceu o prazo no dia 21 último sem a manifestação da CCJ. A matéria será incluída na Ordem do Dia da sessão do próximo dia 29, em virtude que o projeto tramita em regimen de urgência constitucional. À SSCLS.

- 24/02/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  INCLUIDO EM ORDEM DO DIA DA SESSÃO DELIBERATIVA (INCLOD)
  Incluído na Sessão Deliberativa Ordinária de 29.2.2000, para discussão em turno único.
- 29/02/2000 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  APROVADA (APRVD)
  Anunciada a matéria. É lido o Parecer nº 131/2000-CAS, Relator Senador Osmar Dias, favorável ao projeto e pela rejeição do PLC nº 197/93, que tramitavam em conjunto e foi arquivado ao final da 50ª Legislatura. A seguir é proferido pelo Sr. Lúcio Alcântara, Parecer nº 132/2000-CCJ, favorável ao projeto, nos termos do Substitutivo que oferece e pela rejeição das Emendas nºs 1 a 10. Em seguida o Sr. Osmar Dias profere Parecer nº 133/200 (de plenário), contrário a todas as emendas. Discussão encerrada do projeto, do Substitutivo e das emendas, tendo usado da palavra os Srs. Gerson Camata, Jefferson Péres, Geraldo Cândido e a Sra. Marina Silva. É lido e aprovado o Requerimento nº 92/2000, do Sr. Lúcio Alcântara, de preferência para votação do Substitutivo. Aprovado o Substitutivo ficam prejudicados o projeto e as emendas, tendo usado da palavra no encaminhamento da votação a Sra. Heloisa Helena. À CDIR para redação do vencido, para o turno suplementar. Leitura do Parecer nº 134/2000-CDIR, Relator Senador Carlos Patrocínio, oferecendo a redação do vencido, para o turno suplementar, do Substitutivo do Senado ao projeto. Discussão encerrada do Substitutivo, em turno suplementar, sem apresentação de emendas. O Substitutivo é dado como definitivamente adotado, sem votação. À Câmara dos Deputados. À SSCLS com destino à SSEXP.
- 02/03/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  Procedida a revisão da Redação do Vencido (fls. 150 a 163). À SSEXP.
- 02/03/2000 SUBSECRETARIA DE EXPEDIENTE - SSEXP
  Recebido neste orgão ás 16:45 hs.
- 02/03/2000 SUBSECRETARIA DE EXPEDIENTE - SSEXP
  À SSCLSF para revisão dos autógrafos.
- 02/03/2000 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  Procedida a revisão dos autógrafos. À Subsecretaria de Expediente.

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
198

13/03/2000 À CÂMARA DOS DEPUTADOS ATRAVÉS DO OF/SF Nº 435/2000

Ofício nº 435 (SF) Brasília, em 13 de março de 2000.

Senhor Primeiro-Secretário,

Comunico a Vossa Excelência que o Senado Federal aprovou, em revisão, nos termos do Substitutivo em anexo, o Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 1996 (PL nº 2.891, de 1992, nessa Casa), que "dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seus derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

Em anexo, restituo um dos autógrafos do projeto originário.

Atenciosamente,

Senador Carlos Patrocínio
Primeiro-Secretário, em exercício

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Ubiratan Aguiar
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados

URGENTE

CÂMARA DOS DEPUTADOS

APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 2.891 DE 1992

AUTOR:

Nº DE ORIGEM:
PL 2.891/92

EMENTA:
SUBSTITUTIVO DO SENADO FEDERAL AO PROJETO DE LEI Nº 2.891-D, DE 1992, que "dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seus derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

DESPACHO:
21/03/2000 - (ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54))

ENCAMINHAMENTO INICIAL:
À COM. DE CONST. E JUST. E DE REDAÇÃO, EM 22 / 3 / 00

REGIME DE TRAMITAÇÃO
URGÊNCIA - ART. 64 - CF

COMISSÃO	DATA/ENTRADA
CCJR	22 / 3 / 2000
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /

PRAZO DE EMENDAS

COMISSÃO	INÍCIO	TÉRMINO
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /

DISTRIBUIÇÃO / REDISTRIBUIÇÃO / VISTA

A(o) Sr(a). Deputado(a): Eduardo Paes (dev 18.04.2000) Presidente:
Comissão de: Constituição e Justiça e de Redação (pareceres aprovados em Plenário) Em: 28 / 03 / 2000
A(o) Sr(a). Deputado(a): Presidente:
Comissão de: Em: ____/____/____
A(o) Sr(a). Deputado(a): Presidente:
Comissão de: Em: ____/____/____
A(o) Sr(a). Deputado(a): Presidente:
Comissão de: Em: ____/____/____
A(o) Sr(a). Deputado(a): Presidente:
Comissão de: Em: ____/____/____
A(o) Sr(a). Deputado(a): Presidente:
Comissão de: Em: ____/____/____
A(o) Sr(a). Deputado(a): Presidente:
Comissão de: Em: ____/____/____
A(o) Sr(a). Deputado(a): Presidente:
Comissão de: Em: ____/____/____

DCM 3.17.07.003-7 (NOV. / 99)

URGENTE

CÂMARA DOS DEPUTADOS

APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 2.891 DE 1992

AUTOR:

Nº DE ORIGEM:
PL 2.891/92

EMENTA:
SUBSTITUTIVO DO SENADO FEDERAL AO PROJETO DE LEI Nº 2.891-D, DE 1992, que "dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seus derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

DESPACHO:
21/03/2000 - (ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54))

ENCAMINHAMENTO INICIAL:
À COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, EM 22/3/00

REGIME DE TRAMITAÇÃO
URGÊNCIA - ART. 64 - CF

COMISSÃO	DATA/ENTRADA
CVT	22/03/00
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /

PRAZO DE EMENDAS

COMISSÃO	INÍCIO	TÉRMINO
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /

DISTRIBUIÇÃO / REDISTRIBUIÇÃO / VISTA

A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ Presidente: _____
Comissão de: Viação e Transportes Em: ____/____/____
A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ Presidente: _____
Comissão de: _____ Em: ____/____/____
A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ Presidente: _____
Comissão de: _____ Em: ____/____/____
A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ Presidente: _____
Comissão de: _____ Em: ____/____/____
A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ Presidente: _____
Comissão de: _____ Em: ____/____/____
A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ Presidente: _____
Comissão de: _____ Em: ____/____/____
A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ Presidente: _____
Comissão de: _____ Em: ____/____/____

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 2.891-E, DE 1992

SUBSTITUTIVO DO SENADO FEDERAL AO PROJETO DE LEI Nº 2.891-D, DE 1992, que "dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seus derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

(ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54))

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1°. Esta Lei, fundamentada nos termos do disposto nos arts. 20, incisos III a VII, 21, incisos XII, XIX e XXII, 22, incisos I e X, 23, incisos VI e VII, 24, incisos VI e VIII e 26, incisos I, II e III, da Constituição Federal, estabelece os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de petróleo e seus derivados e outras substâncias poluentes nas instalações portuárias e em águas sob a jurisdição nacional, visando evitar a degradação dessas águas e dos recursos naturais nelas contidos ou por elas banhados.

Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:

I - quando ausentes os pressupostos para as aplicações da Convenção MARPOL 73/78, suas emendas, anexos e atualizações ratificadas pelo Congresso Nacional;

II - às embarcações nacionais, portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio;

III - a todas as embarcações nacionais ou estrangeiras, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante, desde que em águas sob jurisdição nacional;

IV - aos terminais especializados em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas, estaleiros, marinas, clubes de iatismo e locais e instalações similares.

CAPÍTULO I

DAS DEFINIÇÕES E CLASSIFICAÇÕES

Art. 2°. Para os efeitos desta Lei ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - MARPOL 73/78 - Convenção Internacional de 1973 para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, estabelecida em Londres, em 2 de novembro de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978, elaborado em Londres em 17 de fevereiro de 1978, e suas emendas posteriores, ratificadas pelo Congresso Nacional;

II - CLC/69 - Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados Por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil e promulgada pelo Decreto n° 79.437, de 28 de março de 1977;

III - Áreas Ecologicamente Sensíveis são regiões das águas marítimas ou interiores onde a prevenção, o controle da poluição e a manutenção do equilíbrio ecológico exigem medidas especiais para a preservação do meio ambiente, determinadas em lei ou definidas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA;

IV - Navio é uma embarcação de qualquer tipo que opere no ambiente aquático, inclusive hidrofólios, veículos a colchão de ar, submersíveis e outros engenhos flutuantes;

V - Navio-Tanque é todo navio construído ou adaptado para transportar óleo a granel ou outras substâncias líquidas em seus tanques de carga, inclusive transportadores combinados;

VI - Transportador combinado é um navio utilizado para transportar tanto óleo como cargas sólidas a granel;

VII - Navio de Produtos Químicos é todo navio construído ou adaptado para transportar cargas a granel de substâncias líquidas nocivas, ou qualquer outro navio quando estiver transportando uma carga ou parte da carga de substâncias líquidas nocivas a granel;

VIII - Plataformas são instalações ou estruturas, fixas ou flutuantes, localizadas em águas sob jurisdição nacional, destinadas às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a exploração dos recursos minerais oriundos do leito das águas interiores, seu subsolo ou do mar, da plataforma continental ou seu subsolo;

IX - Instalações de Apoio são quaisquer instalações ou equipamentos de apoio ou execução das atividades das plataformas ou terminais de movimentação de cargas a granel, tais como dutos submarinos, monobóias, quadro de bóias para amarração de navios e outras;

X - Óleo é qualquer forma de hidrocarboneto - petróleo e seus derivados - incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de petróleo e produtos refinados;

XI - Mistura Oleosa é uma mistura de água e óleo, em qualquer proporção;

XII - Substância Nociva é qualquer substância, inclusive óleo e misturas oleosas 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;

XIII - Descarga é qualquer despejo, escape, derrame, vazamento, bombeamento, lançamento para fora ou esvaziamento de

COMISSÕES PERMANENTES - CD - COORD. DAS COMISSÕES
4

um navio, plataforma ou suas instalações de apoio, portos e terminais, de qualquer quantidade de substâncias nocivas;

XIV - Porto é qualquer instalação no litoral, margens de rios, lagos, lagoas e canais, destinada à atracação ou amarração de navios para movimentação de cargas ou pessoas;

XV - Terminal é qualquer instalação portuária situada no litoral, margens de rios, lagos, lagoas ou canais, destinada à atracação ou amarração de navios para movimentar carga especializada;

XVI - Incidente é qualquer descarga de substâncias nocivas decorrente de um fato, ação intencional ou acidental que ocasione risco potencial ou dano ao meio ambiente;

XVII - Terra mais Próxima é a mais próxima linha-de-base reta a partir da qual é estabelecido o mar territorial brasileiro;

XVIII - Lixo ou Resíduo são todos os tipos de sobras de víveres e os resíduos resultantes de faxinas e de trabalhos rotineiros nos navios, plataformas, portos, terminais e instalações de apoio;

XIX - Alijamento é todo despejo deliberado de resíduos e outras substâncias efetuado por embarcações, plataformas, aeronaves e outras instalações, inclusive o seu afundamento intencional no mar;

XX - Lastro Limpo é 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 tranqüilas, 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;

XXI - Lastro segregado é a água de lastro existente em um tanque completamente separado dos sistemas de óleo de carga e óleo combustível e permanentemente destinado ao transporte de lastro ou de outras cargas que não sejam óleo, misturas oleosas ou substâncias nocivas, conforme definido nesta Lei;

XXII - Razão Instantânea de Descarga de Conteúdo de Óleo é a vazão de descarga de óleo em litros por hora, em qualquer instante, dividida pela velocidade em milhas por hora (nós), no mesmo instante;

XXIII - Tanque de Resíduos é qualquer tanque destinado especificamente para depósito provisório dos líquidos de drenagem e lavagem de tanques e outras misturas e resíduos;

XXIV - Navio Novo é qualquer navio que atenda a uma das seguintes condições:

a) o contrato de construção tenha sido assinado após 31 de dezembro de 1975;

b) na ausência de contrato de construção, a quilha tenha sido batida ou estava em estágio similar de construção, após 30 de junho de 1976;

c) a entrega tenha sido efetivada após 31 de dezembro de 1979;

d) tenha sofrido uma grande obra de conversão, mediante contrato assinado após 31 de dezembro de 1975 e, na ausência deste, tenha iniciado as obras após 30 de junho de 1976 ou que tenha sido dado como pronto após 31 de dezembro de 1979;

XXV - Navio Existente - navio não enquadrado nas situações previstas no inciso anterior;

XXVI - Grande Obra de Conversão - conversão de um navio existente que:

a) altere substancialmente suas dimensões ou a sua capacidade de transporte;

b) tenha por objetivo prolongar substancialmente seu tempo de utilização;

c) altere de tal modo o navio que, se fosse novo, ficaria sujeito aos requisitos relevantes da Convenção MARPOL 73/78, os quais não lhe seriam aplicáveis como navio existente;

d) mude o seu tipo;

XXVII - Plano de Ação de Emergência é o 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 para a prevenção, controle e combate à poluição das águas;

XXVIII - Plano de Contingência é o conjunto de procedimentos e ações que visam a integração dos diversos planos de ação de emergência setoriais, bem como define os recursos humanos, materiais e equipamentos complementares para a prevenção, controle e combate da poluição das águas;

XXIX - Órgão Federal de Meio Ambiente é o órgão da estrutura do Poder Executivo Federal, parte constituinte do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, dentre cujas competências estejam a fiscalização e a proteção do meio ambiente;

XXX - Órgão Estadual de Meio Ambiente são os órgãos das estruturas dos Poderes Executivos Estaduais, parte constituinte do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, dentre cujas competências estejam a fiscalização e a proteção do meio ambiente;

XXXI - Autoridade administrativa competente é o órgão federal, a autoridade marítima, o órgão estadual em cujas atribuições se enquadrem as ações e providências previstas nesta Lei;

XXXII - Autoridade Marítima, exercida diretamente pelo Ministro da Marinha, é a autoridade responsável pela segurança do tráfego aquaviário, prevenção e fiscalização das atividades que causem poluição por navios, plataformas e suas instalações de apoio, além de outros cometimentos, relativos à poluição, a ela conferidos por esta Lei.

Art. 3°. São consideradas Águas Interiores, para os efeitos desta Lei:

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

II - as dos portos;

III - as das baías;

IV - as dos rios e de suas desembocaduras;

V - as dos lagos, das lagoas e dos canais;

VI - as dos arquipélagos; e

VII - as águas entre os baixios a descoberto da costa.

Parágrafo único. São consideradas Águas Marítimas, para os efeitos desta Lei, todas aquelas sob jurisdição nacional e que não sejam interiores.

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - SF
8

Art. 4°. Para efeito desta Lei, as substâncias nocivas são classificadas em:

I - Categoria A: substâncias nocivas que, se descarregadas na água, através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam alto risco tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, prejudicando outros usos da água;

II - Categoria B: substâncias nocivas que, se descarregadas na água através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam médio risco tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, prejudicando outros usos da água;

III - Categoria C: substâncias nocivas que, se descarregadas na água através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam risco moderado tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, prejudicando outros usos da água;

IV - Categoria D: substâncias nocivas que, se descarregadas na água através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam baixo risco tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, com pouco ou nenhum prejuízo aos outros usos da água.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente divulgará e manterá atualizada a lista das substâncias classificadas neste artigo, devendo a classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto estabelece a Convenção MARPOL 73/78, seus protocolos, anexos e emendas.

CAPÍTULO II

DOS SISTEMAS DE PREVENÇÃO, CONTROLE E COMBATE DA POLUIÇÃO PROVENIENTE DE PORTOS, TERMINAIS, PLATAFORMAS E SUAS INSTALAÇÕES DE APOIO.

Art. 5°. Todo porto, terminal, plataforma e suas instalações de apoio, destinado a recepção e embarque de óleo ou substâncias nocivas disporá, obrigatoriamente, de instalações destinadas ao combate e controle da poluição da água.

§ 1°. As instalações de que trata o *caput* deste artigo devem incluir, no mínimo, as seguinte unidades:

I - estação para recebimento e tratamento dos resíduos resultantes da lavagem de tanques e porões e do deslastreamento dos navios que ali operam;

II - centro de combate à poluição causada por acidentes nas instalações portuárias ou por navios atracados, fundeados ou em trânsito pela região, dotado de pessoal treinado, equipamentos, materiais e meios de transporte adequados;

III - serviços de laboratório, próprios ou contratados a terceiros, para monitoramento da qualidade da água dos efluentes da estação de tratamento de resíduos e dos locais de descarga.

§ 2°. As instalações para recebimento e tratamento de óleo ou misturas oleosas e substâncias nocivas poderão ser exigidas em terminais especializados em outras cargas,

estaleiros, marinas, clubes de iatismo e similares, pelo órgão estadual ou, supletivamente, federal de meio ambiente.

Art. 6°. A definição das características das instalações referidas no *caput* do artigo anterior será feita mediante estudo técnico, o qual estabelecerá pelo menos:

I - as dimensões e características das instalações;

II - a localização apropriada das instalações;

III - a capacidade da estação de recepção e tratamento de resíduos, padrões de qualidade e locais de descarga de seus efluentes;

IV - os parâmetros e metodologia de controle operacional;

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

VI - a quantidade e qualificação do pessoal a ser empregado;

VII - o cronograma de implantação e de início de operação das instalações.

Art. 7°. Os portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio deverão elaborar Manual de Procedimento Interno para o gerenciamento dos riscos de poluição, bem como para a disposição final dos resíduos por eles gerados, provenientes das atividades de movimentação e armazenamento de substâncias nocivas e de óleo, que deverá ser aprovado pelos órgãos estadual e federal de meio ambiente, este supletivamente, em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas federais e estaduais vigentes.

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD
11

Art. 8°. Os portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio devem ser dotados de Planos de Ação de Emergência para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas, os quais serão submetidos à aprovação dos órgãos estadual e federal de meio ambiente, este último em caráter supletivo.

§ 1°. No caso de áreas com vários portos, terminais ou plataformas, deverão ser elaborados planos de ação de emergência individuais, os quais serão consolidados na forma de um plano para toda a área sujeita ao risco de poluição, a ser aprovado pelos órgãos estadual e federal de meio ambiente, este supletivamente.

§ 2°. A responsabilidade pela consolidação dos diversos planos de ação de emergência em um plano para toda a área cabe aos proprietários das instalações, os quais deverão estabelecer e implementar os mecanismos de ação conjunta, de acordo com as leis, normas, orientações e diretrizes estaduais e federais e com o que dispõe esta Lei.

Art. 9°. Os Planos de Ação de Emergência serão consolidados pelos órgãos estaduais e, supletivamente, federais de meio ambiente, na forma de Planos de Contingência Estaduais e Regionais, em articulação com o órgão de defesa civil com jurisdição sobre a região a que se refere cada plano.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente consolidará os planos de contingência regionais e estaduais na forma de um Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos regionais e federais de defesa civil.

Art. 10. Os portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio deverão realizar auditorias ambientais

12

bienais, as quais avaliarão os sistemas de gerenciamento e controle ambiental, devendo os respectivos relatórios ser encaminhados aos órgãos estadual e federal de meio ambiente.

CAPÍTULO III

DO TRANSPORTE DE ÓLEO E DE SUBSTÂNCIAS NOCIVAS

Art. 11. Os navios com arqueação bruta maior que cinqüenta, que transportem óleo ou o utilize para sua movimentação ou operação e as plataformas portarão a bordo, obrigatoriamente, um Livro de Registro de Óleo, aprovado nos termos da Convenção MARPOL 73/78, que poderá ser requisitado pelas autoridades navais e ambientais federais e estaduais, no qual serão feitas anotações relativas a todas as movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas, inclusive as entregas efetuadas às instalações de recebimento.

Art. 12. Todo navio que transportar substâncias nocivas a granel deverá ter a bordo um Livro de Registro de Carga, nos termos da Convenção MARPOL 73/78, que poderá ser requisitado pelas autoridades navais e ambientais federais e estaduais, no qual serão 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 mar;

VIII - descargas no mar, em geral.

Art. 13. Todo navio que transportar substâncias nocivas de forma fracionada deverá possuir e manter a bordo documento que as especifique e forneça sua localização no navio, devendo o seu agente ou responsável conservar cópia do documento até a descarga final das substâncias.

§ 1°. As embalagens das substâncias nocivas devem conter a sua identificação e advertências sobre seus riscos, com simbologia de acordo com a legislação e normas nacionais e internacionais em vigor.

§ 2°. As embalagens contendo substâncias nocivas devem ser devidamente estivadas e amarradas, além de posicionadas de acordo com critérios de compatibilidade com outras cargas existentes a bordo, de acordo com a segurança do navio e de seus tripulantes e de forma a evitar acidentes.

Art. 14. Os navios enquadrados na CLC/69 deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente, nela especificadas, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional.

Art. 15. O órgão federal de meio ambiente deverá elaborar e atualizar, anualmente, lista de substâncias cujo transporte seja proibido em navios ou que exijam medidas e cuidados especiais durante a sua movimentação.

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - SF -
14

CAPÍTULO IV

DA DESCARGA DE ÓLEO, SUBSTÂNCIAS NOCIVAS E LIXO EM ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL

Art. 16. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas classificadas na "Categoria A" do art. 5° desta Lei, ou aquelas provisoriamente classificadas como tal, ou água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

§ 1°. No caso de lavagens de tanques que contenham tais substâncias ou misturas, os efluentes resultantes deverão ser descarregados na sua totalidade em estação de recebimento e tratamento de resíduos, que adequará suas características às condições do local em que serão descarregadas.

§ 2°. A água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado, em quantidade superior a cinco por cento do seu volume total, só poderá ser descarregada no mar se:

I - enquadrar-se nos casos permitidos pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional;

II - atendidas as condições do inciso anterior, não se encontre o navio dentro dos limites de "Áreas Ecologicamente Sensíveis";

III - atendidas as condições dos incisos anteriores, sejam os procedimentos e arranjos para descarga aprovados pela

autoridade administrativa competente, de acordo com a legislação ambiental em vigor.

Art. 17. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias classificadas nas categorias "B", "C", e "D" definidas no art. 4° desta Lei, ou aquelas provisoriamente classificadas como tais, ou água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e outras misturas que as contenham, exceto quando:

I - a situação em que ocorrer o lançamento se enquadre nos casos permitidos pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional;

II - atendido o inciso anterior, não se encontre o navio dentro dos limites de "Áreas Ecologicamente Sensíveis";

III - atendidas as condições dos incisos anteriores, sejam os procedimentos para descarga aprovados pela autoridade administrativa competente ou por seu representante credenciado, de acordo com a legislação ambiental em vigor;

Parágrafo único. Os esgotos sanitários e águas servidas de navios, plataformas e instalações de apoio equiparam-se às substâncias classificadas na Categoria "C" do art. 4° desta Lei, em termos de critérios e condições para lançamento em águas sob jurisdição nacional, devendo tais lançamentos atender também as condições e regulamentos impostos pela legislação de vigilância sanitária.

Art. 18. É proibida a descarga de óleo processado ou não ou misturas oleosas em águas marítimas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso

COMISSÕES PERMANENTES - SD
COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES
16

Nacional, e não estando o navio dentro dos limites de "Áreas Ecologicamente Sensíveis".

Art. 19. A descarga de lixo em águas sob jurisdição nacional só será permitida quando as instalações portuárias não dispuserem de sistemas de recepção e tratamento e, mesmo assim, enquadrando-se nos casos e condições previstas pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional, e não se encontrando o navio, plataforma ou similar dentro dos limites de "Áreas Ecologicamente Sensíveis".

Parágrafo único. Em hipótese alguma será permitido o lançamento de metais pesados ou resíduos líquidos ou sólidos que os contenham em águas sob jurisdição nacional.

Art. 20. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de lixo constituído por todo tipo de plástico, inclusive cabos sintéticos, redes de pesca e sacos plásticos.

Art. 21. A descarga de substâncias nocivas de qualquer categoria, incluindo óleo e misturas oleosas processadas ou não e lixo, em águas nacionais, poderá ser excepcionalmente tolerada nas seguintes circunstâncias:

I - para salvaguarda de vidas humanas no mar ou da segurança do navio;

II - a descarga resulte de avaria no navio, plataforma ou seus equipamentos, depois de serem tentadas todas as alternativas possíveis para evitá-la;

III - a descarga tenha o propósito de combater casos específicos de poluição, visando minimizar os danos ambientais e com o conhecimento e aprovação da autoridade ambiental competente;

IV - para fins de pesquisa, desde que atendendo às seguintes condições:

a) a descarga for autorizada pela autoridade ambiental competente, após análise e aprovação do programa de pesquisa;

b) estiver presente, no local e hora da descarga, pelo menos um representante da autoridade ambiental que a autorizou;

c) o responsável pela descarga coloque à disposição, no local e hora em que ela ocorrer, pessoal especializado, equipamentos e materiais de eficiência já comprovada na contenção e eliminação dos efeitos sobre o meio ambiente a serem por ela causados;

V - no caso de perda acidental de redes de pesca ou outros materiais sintéticos.

Art. 22. É proibida a descarga em águas interiores brasileiras de substâncias nocivas de qualquer das categorias relacionadas no art. 4° desta Lei, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques, outros resíduos ou misturas contendo tais substâncias, óleo processado ou não, misturas oleosas e lixo de qualquer espécie, salvo casos excepcionais devidamente autorizados pela autoridade ambiental competente e que não contrariem a legislação ambiental federal e estadual em vigor.

Art. 23. As circunstâncias em que a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas, de misturas que as contenham, de água de lastro e outros resíduos poluentes for autorizada, não desobrigam o responsável pelo transporte da carga de recuperar os danos causados ao meio

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES
18
CD

ambiente e de indenizar pelos prejuízos decorrentes da descarga às atividades econômicas e ao patrimônio público e privado.

Art. 24. Qualquer incidente que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, ocorrido em portos e terminais, navios, plataformas e suas instalações de apoio, deverá ser imediatamente comunicado ao órgão federal de meio ambiente, à Capitania dos Portos e ao órgão estadual de meio ambiente, independentemente das medidas tomadas para seu controle.

Art. 25. O proprietário ou representante legal da plataforma, porto ou terminal e suas instalações de apoio ou do navio responsável pela descarga de material poluente em águas sob jurisdição nacional fica obrigado a ressarcir as despesas efetuadas para o controle ou minimização da poluição causada, aos órgãos responsáveis pelas medidas tomadas, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa.

Parágrafo único. No caso de descargas por navios não possuidores do certificado exigido pela Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, promulgada pelo Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977, a embarcação será retida e só será liberada após o depósito de caução como garantia para pagamento das despesas decorrentes da poluição.

Art. 26. A contratação, por órgãos ou empresas públicas ou privadas, de navios para realização de transporte de substâncias enquadradas no que prevê o art. 4º desta Lei e de óleo processado ou não, só poderá efetuar-se após a certificação de que as empresas transportadoras estejam

devidamente habilitadas, em termos de equipamentos e pessoal especializados, à segurança ambiental relativa às suas atividades.

CAPÍTULO V

DAS INFRAÇÕES E DAS PENALIDADES

Art. 27. Constituem infrações desta Lei:

I - a desobediência ao que prevêem os seus arts. 5° e 6°, combinados com o art. 36, sujeita à multa diária de 7.000 UFIR (sete mil unidades fiscais de referência) a 70.000 UFIR (setenta mil unidades fiscais de referência);

II - a desobediência ao que prevêem os seus arts. 7°, 8° e 10, sujeita à multa de 10.500 UFIR (dez mil e quinhentas unidades fiscais de referência) a 105.000 UFIR (cento e cinco mil unidades fiscais de referência);

III - a desobediência ao que prevêem os seus arts. 11, 12 e 13, sujeita à multa de 10.500 UFIR (dez mil e quinhentas unidades fiscais de referência) a 105.000 UFIR (cento e cinco mil unidades fiscais de referência) e retenção do navio até que a situação da carga seja regularizada;

IV - a desobediência ao que prevêem os seus arts. 16, 17, 18 , 19, 20, 21 e 22, sujeita à multa de 105.000 UFIR (cento e cinco mil unidades fiscais de referência) a 1.050.000 UFIR (um milhão e cinqüenta mil unidades fiscais de referência);

V - a desobediência ao que prevê o seu art. 27, sujeita à multa de 1.050.000 UFIR (um milhão e cinqüenta mil

unidades fiscais de referência) e à suspensão imediata das atividades da empresa transportadora em situação irregular.

§ 1°. O pagamento de multa não isenta o responsável pela infração das sanções administrativas e penais previstas na legislação em vigor, inclusive os Códigos Civil e Penal, e nem da responsabilidade de ressarcimento de perdas e danos ao patrimônio público e privado.

§ 2°. O Poder Executivo Federal estabelecerá os critérios para atualização monetária das multas previstas neste artigo.

§ 3°. Os valores arrecadados através da aplicação das multas previstas nos incisos deste artigo serão destinados aos órgãos que as aplicaram.

Art. 28. Respondem isolada ou solidariamente pelas infrações desta Lei:

I - o proprietário do navio ou quem legalmente o represente;

II - o armador ou operador do navio, caso o mesmo não esteja sendo armado ou operado pelo proprietário;

III - o comandante ou tripulante do navio;

IV - a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, que legalmente represente o porto, o terminal, a plataforma e suas instalações de apoio;

V - o proprietário da carga, quando esta for poluente, supletivamente.

Art. 29. O infrator será isento das penalidades previstas nesta Lei se o incidente que provocou danos ao meio ambiente ou o colocou em risco foi decorrência de um dos seguintes fatos:

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD -
21

I - ato de guerra, de hostilidade, de comoção, de insurreição ou de fenômeno natural de caráter excepcional e imprevisível ou irresistível;

II - ato ou omissão praticado por terceiro, com intenção de produzir danos.

Art. 30. A reincidência em qualquer infração prevista nesta Lei, no período de dois anos, sujeitará o infrator ao dobro do valor da multa correspondente.

Parágrafo único. A reincidência será caracterizada quando a fonte poluidora for a mesma e tiver sido definitivamente julgada procedente a infração anterior.

Art. 31. Constituem agravantes a não comunicação à autoridade competente de qualquer descarga envolvendo óleo ou substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional, bem como o não cumprimento dos preceitos estabelecidos nesta Lei e na legislação, normas e procedimentos técnicos pertinentes.

Art. 32. Constituem atenuantes a adoção de medidas mitigadoras e compensatórias com relação à poluição causada, desde que aprovadas pela autoridade ambiental competente.

CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E COMPLEMENTARES

Art. 33. São responsáveis pelo cumprimento desta Lei:

I - O Ministério da Marinha, por intermédio de suas organizações competentes, com as seguintes atribuições:

a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, quanto à observância de seus dispositivos e dos da

22

Convenção MARPOL 73/78, bem como as cargas embarcadas, de natureza tóxica, nociva ou perigosa, autuando os infratores;

b) levantar os 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 apurações de responsabilidades ao órgão federal de meio ambiente, para avaliação dos danos ambientais e início das medidas judiciais cabíveis;

II - o órgão federal de meio ambiente, com as seguintes competências:

a) fiscalizar os portos, terminais e similares, plataformas e instalações de apoio, quanto à observância de seus dispositivos e dos da Convenção MARPOL 73/78, bem como as cargas movimentadas, de natureza tóxica, nociva ou perigosa, autuando os infratores;

b) avaliar os danos ambientais causados por incidentes nos portos, terminais e similares, 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;

III - os órgãos estaduais de meio ambiente, com as seguintes competências:

a) fiscalizar os portos, terminais e similares, plataformas e instalações de apoio, quanto à observância de seus dispositivos e dos da Convenção MARPOL 73/78, bem como as

cargas movimentadas, de natureza tóxica, nociva ou perigosa, autuando os infratores;

b) avaliar os danos ambientais causados por incidentes nos portos, terminais e similares, navios, plataformas e suas instalações de apoio e elaborar relatórios circunstanciados a respeito dos mesmos, encaminhando-os ao órgão federal de meio ambiente;

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

§ 1°. A Procuradoria Geral da República comunicará previamente aos Ministérios Públicos Estaduais a propositura de ações judiciais para que estes exerçam as faculdades previstas no § 5° do art. 113 da Lei n° 8.078, de 11 de setembro de 1990 - Código de Defesa do Consumidor.

§ 2°. A negligência ou omissão dos órgãos públicos na apuração de responsabilidades pelos incidentes e na aplicação das respectivas sanções legais implicará crime de responsabilidade de seus agentes.

Art. 34. O órgão federal de meio ambiente, ouvido o Ministério da Marinha, definirá as localizações e delimitações das "Áreas Ecologicamente Sensíveis", que deverão constar das Cartas Náuticas Nacionais.

Art. 35. Os Planos de Contingência estabelecerão o nível de coordenação e as atribuições dos diversos órgãos e instituições públicas e privadas neles envolvidas.

Art. 36. O alijamento em águas brasileiras deverá obedecer às condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias,

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES
24
CD

de 1972, promulgada pelo Decreto nº 87.566, de 16 de setembro de 1982 e suas alterações.

Art. 37. Os portos e terminais brasileiros já em operação terão, a partir da data da publicação desta Lei, os seguintes prazos para se adaptarem ao que dispõem os seus arts. 5º, 6º e 7º:

I - doze meses para elaborar e submeter à aprovação do órgão estadual de meio ambiente e, supletivamente, ao órgão federal de meio ambiente, o estudo técnico e o manual de procedimento interno a que se referem, respectivamente, os arts. 6º e 7º;

II - trinta e seis meses para implantar as obras e adquirir equipamentos, conforme estabelece o art. 5º, incluindo o pessoal adequado para operá-los.

Art. 38. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, devendo ser regulamentada, no que couber, no prazo de doze meses subseqüentes.

Art. 39. Revogam-se as disposições em contrário.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 18 de junho de 1996.

As Comissões:
Viação e Transportes
Defesa do Cons., Meio Amb. e Minorias
Constituição e Justiça e de Redação

Em / /00

PRESIDENTE

Substitutivo do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 1996 (PL nº 2.891, de 1992, na Casa de origem), que "dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seu derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

Substitua-se o Projeto pelo seguinte:

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.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º 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.

Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:

I – quando ausentes os pressupostos para aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78);

II – às embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78;

III – às embarcações, plataformas e instalações de apoio estrangeiras, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante da Marpol 73/78, quando em água sob jurisdição nacional;

IV – 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.

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES
26
CD

CAPÍTULO I
DAS DEFINIÇÕES E CLASSIFICAÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I – Marpol 73/78: 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;

II – CLC/69: Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil;

III – OPRC/90: Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil;

IV – 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;

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

VI – plataformas: 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;

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

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

IX – mistura oleosa: mistura de água e óleo, em qualquer proporção;

X – 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;

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

XII – porto organizado: 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;

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

XIV – 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;

XV – 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;

XVI – alijamento: 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;

XVII – lastro limpo: 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 tranqüilas, 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;

XVIII – tanque de resíduos: qualquer tanque destinado especificamente a depósito provisório dos líquidos de drenagem e lavagem de tanques e outras misturas e resíduos;

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

XX – plano de 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;

XXI – órgão ambiental ou órgão de meio ambiente: 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;

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

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

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES
28
CD

XXIV – órgão regulador da indústria do petróleo: 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).

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, são consideradas águas sob jurisdição nacional:

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 e a costa;

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

Art. 4º Para os efeitos desta Lei, as substâncias nocivas ou perigosas classificam-se nas seguintes categorias, de acordo com o risco produzido quando descarregadas na água:

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.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente divulgará e manterá atualizada a lista das substâncias classificadas neste artigo, devendo a classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto a estabelecida pela Marpol 73/78.

CAPÍTULO II
DOS SISTEMAS DE PREVENÇÃO, CONTROLE E COMBATE DA POLUIÇÃO

Art. 5º Todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, disporá 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.

§ 1º A definição das características das instalações e meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição será feita mediante estudo técnico, que deverá estabelecer, no mínimo:

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 pessoal a ser empregado;

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

§ 2° O estudo técnico a que se refere o § 1° deverá 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.

§ 3° As instalações ou meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição poderão ser exigidos das instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, bem como dos estaleiros, marinas, clubes náuticos e similares, a critério do órgão ambiental competente.

Art. 6° As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas deverão 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 deverá ser aprovado pelo órgão ambiental competente, em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas vigentes.

Art. 7° Os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, deverão dispor de planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, os quais serão submetidos à aprovação do órgão ambiental competente.

§ 1° No caso de áreas onde se concentrem portos organizados, instalações portuárias ou plataformas, os planos de emergência individuais serão consolidados na forma de um único plano de emergência para toda a área sujeita ao risco de poluição, o qual deverá estabelecer os mecanismos de ação conjunta a serem implementados, observado o disposto nesta Lei e nas demais normas e diretrizes vigentes.

§ 2° 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.

Art. 8° Os planos de emergência mencionados no art. 7° desta Lei serão consolidados pelo órgão ambiental competente, na forma de planos de contingência locais ou regionais, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente, em consonância com o disposto na OPRC/90, consolidará os planos de contingência locais e regionais na forma do Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos de defesa civil.

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD
30

Art. 9º As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas e suas instalações de apoio deverão realizar auditorias ambientais bienais, independentes, com o objetivo de avaliar os sistemas de gestão e controle ambiental em suas unidades.

CAPÍTULO III
DO TRANSPORTE DE ÓLEO E SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS

Art. 10. As plataformas e os navios com arqueação bruta superior a cinqüenta 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, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão 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.

Art. 11. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa a granel deverá ter a bordo um livro de registro de carga, nos termos da Marpol 73/78, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão 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.

Art. 12. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa de forma fracionada, conforme estabelecido no Anexo III da Marpol 73/78, deverá 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.

§ 1º 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.

§ 2º As embalagens 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.

Art. 13. Os navios enquadrados na CLC/69 deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente, conforme especificado por essa convenção, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional.

Art. 14. O órgão federal de meio ambiente deverá elaborar e atualizar, anualmente, lista de substâncias cujo transporte seja proibido em navios ou que exijam medidas e cuidados especiais durante a sua movimentação.

CAPÍTULO IV
DA DESCARGA DE ÓLEO, SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS E LIXO

Art. 15. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas ou perigosas classificadas na categoria "A", definida no art. 4° desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tal, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

§ 1° A água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade superior a cinco por cento do seu volume total só poderá ser descarregada se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I – a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II – o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III – os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 2° É vedada a descarga de água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade inferior a cinco por cento do seu volume total.

Art. 16. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias classificadas nas categorias "B", "C", e "D", definidas no art. 4° desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tais, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e outras misturas que as contenham, exceto se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I – a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II – o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III – os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1° 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", definida no art. 4° desta Lei.

§ 2° Os lançamentos de que trata o § 1° deverão atender também às condições e aos regulamentos impostos pela legislação de vigilância sanitária.

Art. 17. É proibida a descarga de óleo, misturas oleosas e lixo em águas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Marpol 73/78, e não estando o

navio, plataforma ou similar dentro dos limites de área ecologicamente sensível, e os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1° No descarte contínuo de água de processo ou de produção em plataformas aplica-se a regulamentação ambiental específica.

§ 2° Não será permitido o alijamento de metais pesados ou resíduos líquidos ou sólidos contendo tais substâncias.

§ 3° Não será permitida a descarga de qualquer tipo de plástico, inclusive cabos sintéticos, redes sintéticas de pesca e sacos plásticos.

Art. 18. Exceto nos casos permitidos por esta Lei, 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 só poderá ser efetuada em instalações de recebimento e tratamento de resíduos, conforme previsto no art. 5° desta Lei.

Art. 19. 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.

Parágrafo único. Para fins de pesquisa, deverão ser atendidas as seguintes exigências, no mínimo:

I – a descarga seja autorizada pelo órgão ambiental competente, após análise e aprovação do programa de pesquisa;

II – esteja presente, no local e hora da descarga, pelo menos um representante do órgão ambiental que a houver autorizado;

III – o responsável pela descarga coloque 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.

Art. 20. A descarga de resíduos sólidos das operações de perfuração de poços de petróleo será objeto de regulamentação específica pelo órgão federal de meio ambiente.

Art. 21. As circunstâncias em que a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, ou misturas que os contenham, de água de lastro e de outros resíduos poluentes for autorizada não desobrigam o responsável de reparar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar as atividades econômicas e o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes dessa descarga.

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, deverá 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.

Art. 23. A entidade exploradora de porto organizado ou de instalação portuária, o proprietário ou operador de plataforma ou de navio, e o concessionário ou 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 minimização da poluição causada, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa.

Parágrafo único. No caso de descarga por navio não possuidor do certificado exigido pela CLC/69, a embarcação será retida e só será liberada após o depósito de caução como garantia para pagamento das despesas decorrentes da poluição.

Art. 24. A contratação, por órgão ou empresa pública ou privada, de navio para realização de transporte de óleo ou de substância enquadrada nas categorias definidas no art. 4º desta Lei só poderá efetuar-se após a verificação de que a empresa transportadora esteja devidamente habilitada para operar de acordo com as normas da autoridade marítima.

CAPÍTULO V
DAS INFRAÇÕES E DAS SANÇÕES

Art. 25. São infrações, punidas na forma desta Lei:

I – descumprir o disposto nos arts. 5º, 6º e 7º:

Pena – multa diária;

II – descumprir o disposto nos arts. 9º e 22:

Pena – multa;

III – descumprir o disposto nos arts. 10, 11 e 12:

Pena – multa e retenção do navio até que a situação seja regularizada;

IV – descumprir o disposto no art. 24:

Pena – multa e suspensão imediata das atividades da empresa transportadora em situação irregular.

§ 1º Respondem pelas infrações previstas neste artigo, na medida de sua ação ou omissão:

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.

§ 2º O valor da multa de que trata este artigo será fixada no regulamento desta Lei, sendo o mínimo de R$ 7.000,00 (sete mil reais) e o máximo de R$ 50.000.000,00 (cinqüenta milhões de reais).

§ 3° A aplicação das penas previstas neste artigo não isenta o agente de outras sanções administrativas e penais previstas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, 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.

Art. 26. A inobservância ao disposto nos arts. 15, 16, 17 e 19 será punida na forma da Lei nº 9.605, de 1998, e seu regulamento.

CAPÍTULO VI
DAS DISPOSIÇÃO FINAIS E COMPLEMENTARES

Art. 27. São responsáveis pelo cumprimento desta Lei:

I – a autoridade marítima, por intermédio de suas organizações competentes, com as seguintes atribuições:

a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, e as cargas embarcadas, de natureza nociva ou perigosa, autuando 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;

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;

II – o órgão federal de meio ambiente, com 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, autuando 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;

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;

III – o órgão estadual de meio ambiente com 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 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;

d) autuar os infratores na esfera de sua competência;

IV – o órgão municipal de meio ambiente, com 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;

c) autuar os infratores na esfera de sua competência;

V – o órgão regulador da indústria do petróleo, 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.

§ 1° A Procuradoria-Geral da República comunicará previamente aos ministérios públicos estaduais a propositura de ações judiciais para que estes exerçam as faculdades previstas no § 5° do art. 5° da Lei n° 7.347, de 24 de julho de 1985, na redação dada pelo art. 113 da Lei n° 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor).

§ 2° A negligência ou omissão dos órgãos públicos na apuração de responsabilidades pelos incidentes e na aplicação das respectivas sanções legais implicará crime de responsabilidade de seus agentes.

Art. 28. 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.

Art. 29. Os planos de contingência estabelecerão o nível de coordenação e as atribuições dos diversos órgãos e instituições públicas e privadas neles envolvidas.

36

Parágrafo único. As autoridades a que se referem os incisos XXI, XXII, XXIII e XXIV do art. 2º desta Lei atuarão de forma integrada, nos termos do regulamento.

Art. 30. O alijamento em águas sob jurisdição nacional deverá obedecer as condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, de 1972, promulgada pelo Decreto nº 87.566, de 16 de setembro de 1982, e suas alterações.

Art. 31. Os portos organizados, as instalações portuárias e as plataformas já em operação terão os seguintes prazos para se adaptarem ao que dispõem os arts. 5º, 6º e 7º:

I – trezentos e sessenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para elaborar e submeter à aprovação do órgão federal de meio ambiente o estudo técnico e o manual de procedimento interno a que se referem, respectivamente, o § 1º do art. 5º e o art. 6º;

II – até cinco anos, após a aprovação a que se refere o inciso I deste artigo, para colocar em funcionamento as instalações e os meios destinados ao recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e ao controle da poluição, previstos no art. 5º, incluindo o pessoal adequado para operá-los;

III – cento e oitenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para apresentar ao órgão ambiental competente os planos de emergência individuais a que se referem o *caput* do art. 7º.

Art. 32. Os valores arrecadados com a ampliação das multas previstas nesta Lei serão destinados aos órgãos que as aplicarem, no âmbito de suas competências.

Art. 33. O Poder Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, no prazo de trezentos e sessenta dias da data de sua publicação.

Art. 34. Esta Lei entra em vigor noventa dias da data de sua publicação.

Art. 35. Revogam-se a Lei nº 5.357, de 17 de novembro de 1967, e o § 4º do art. 14 da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.

Senado Federal, em 13 de março de 2000

Senador Antonio Carlos Magalhães
Presidente

vpl/plc96037

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS–CeDI

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD -

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, nos termos do art. 44, item I, da Constituição, e eu, Humberto Lucena, Presidente do Senado Federal, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO N° 4, DE 1987

APROVA, COM RESERVAS, OS TEXTOS DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL DE 1973 PARA PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO CAUSADA POR NAVIOS, CONCLUÍDA EM LONDRES, A 2 DE NOVEMBRO DE 1973, E DO PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO À CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO CAUSADA POR NAVIOS, CONCLUÍDO A 17 DE FEVEREIRO DE 1978, EM LONDRES.

Art. 1° São aprovados, com reservas, os textos da Convenção Internacional de 1973 para Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, a 2 de novembro de 1973, e do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluído em Londres, a 17 de fevereiro de 1978.

§ 1° As reservas de que trata este artigo referem-se ao artigo 10 da Convenção e seu Protocolo II, por serem suas disposições conflitantes com o artigo 15 da Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro, aprovada pelo Decreto-lei n° 4.657, de 4 de setembro de 1942.

§ 2° Os Anexos III, IV e V, por serem opcionais, nos termos do artigo 14 da convenção, serão objeto de declaração, na qual se afirmará seu caráter não mandatório para o Brasil.

Art. 2° Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 9 de novembro de 1987.

SENADOR HUMBERTO LUCENA
Presidente

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS–CeDI

38

DECRETO LEGISLATIVO Nº 43, DE 10 DE ABRIL DE 1995.

APROVA O TEXTO DA CONVENÇÃO Nº 134, DA ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO, SOBRE PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRABALHO DOS MARÍTIMOS, ADOTADA EM GENEBRA, EM 30 DE OUTUBRO DE 1970, DURANTE A LV SESSÃO DA CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DO TRABALHO.

Art. 1º É aprovado o texto da Convenção nº 134, da Organização Internacional do Trabalho, sobre Prevenção de Acidentes de Trabalho dos Marítimos, adotada em Genebra, em 30 de outubro de 1970, durante a LV Sessão da Conferência Internacional do Trabalho.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

CONVENÇÃO SOBRE PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRABALHO DOS MARÍTIMOS

Art. 1º

1. Para os fins da presente Convenção, a expressão "marítimos" aplica-se a qualquer pessoa empregada, em qualquer condição, a bordo de um navio, que não seja navio de guerra e que esteja registrado num território em que vigore esta Convenção e que se destine normalmente à navegação marítima

2. Em caso da dúvida quanto à questão de saber se certas categorias de pessoas devem ser consideradas como marítimos para os fins da Convenção, esta questão será resolvida, em cada país, pela autoridade competente, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas.

3. Para os fins da presente convenção, a expressão "acidentes de trabalho" aplica-se aos acidentes de que são vítimas os marítimos em virtude ou por ocasião de seu emprego.

Art. 2º

1. Em cada país marítimo, a autoridade competente deverá tomar as medidas necessárias para que sejam feitos inquéritos e relatórios apropriados dos acidentes de trabalho e elaboradas e analisadas estatísticas pormenorizadas sobre esses acidentes.

2. Todos os acidentes de trabalho deverão ser assinalados e as estatísticas não deverão se cingir aos acidentes mortais ou aos acidentes em que o próprio navio for atingido.

3. As estatísticas deverão abranger o número, a natureza, as causas e as conseqüências dos acidentes de trabalho e especificar a parte do navio, por exemplo, convés, máquinas ou locais do serviço geral, e o local, por exemplo, no mar ou no porto - em que o acidente se produzir.

4. A autoridade competente deverá proceder a um inquérito sobre as causas e as circunstâncias de acidentes de trabalho que provocarem perdas de vidas humanas ou lesões corporais graves, assim como de todos os outros acidentes previstos na legislação nacional.

.....

.....

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS–CeDI

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES
40
CD

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL aprovou. nos termos do art. 44, inciso I, da Constituição, e eu, JOSÉ DE MAGALHÃES PINTO, PRESIDENTE do SENADO FEDERAL. Promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 74, DE 1976

APROVA O TEXTO DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO.

Art . 1° - É aprovado o texto da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, concluída em Bruxelas, a 29 de novembro de 1969.

Art . 2° - Este decreto legislativo entrará em vigor na data de sua publicação.

SENADO FEDERAL, em 30 de setembro de 1976
JOSÉ DE MAGALHÃES PINTO
PRESIDENTE

CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO, 1969

Os estados partes da presente convenção,

Conscientes dos riscos de poluição criados pelo transporte marítimo internacional de óleo a granel;

Convencidos da necessidade de garantir uma indenização adequada às pessoas que venham a sofrer danos causados por poluição resultante de fugas ou descargas de óleo proveniente de navios;

Desejosos de adotar regras e procedimentos uniformes num plano internacional para definir as questões de responsabilidade e garantir, em tais ocasiões, uma reparação eqüitativa,

Concordam no que se segue:

ARTIGO I

Para os fins da presente convenção:

1) "navio" significa toda embarcação marítima ou engenho marítimo flutuante, qualquer que seja o tipo, que transporte efetivamente óleo a granel como carga;

2) "pessoa" significa toda pessoa física ou jurídica de direito público ou de direito privado incluindo um estado e suas subdivisões políticas constitucionais;

3) "proprietário" significa a pessoa ou pessoas registradas como proprietário do navio, ou em falta de matrícula, a pessoa ou pessoas que têm o navio por propriedade, todavia, nos casos de um navio de propriedade de um estado e operado por uma companhia que, nesse estado, é registrada como operadora do navio, o termo "proprietário" designa essa companhia;

4) "estado de registro de navio" significa, em relação aos navios registrados. o estado no qual o navio tiver sido registrado e, com relação aos navios não registrados, o estado cuja bandeira o navio arvora;

5) "óleo" significa qualquer óleo persistente, tais como petróleo bruto óleo combustível, óleo diesel pesado, óleo lubrificante e óleo de baleia, quer transportado a bordo de um navio como carga ou nos tanques de um navio, quer nos tanques de combustível desse navio;

6) "dano por poluição" significa a perda ou dano, causados fora navio transportador de óleo. por contaminação resultante de um derrame ou descarga de óleo do navio onde quer que possa ocorrer esse derrame ou descarga, e inclui o custo das despesas com medidas preventivas e outras perdas ou danos causados por essas medidas preventivas;

7) "medidas preventivas" significa quaisquer medidas razoáveis, tomadas por qualquer pessoa após ter ocorrido um incidente, visando prevenir ou minimizar o dano causado pela poluição;

8) "incidente" significa todo fato ou conjunto de fatos que têm mesma origem e que resultem em danos por poluição;

9) "organização" significa a Organização Marítima Consultiva Inter-governamental.

.....

.....

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS–CeDI

COMISSÕES PERMANENTES - COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES
42
P

LEI Nº 9.605, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1998.

DISPÕE SOBRE AS SANÇÕES PENAIS E ADMINISTRATIVAS DERIVADAS DE CONDUTAS E ATIVIDADES LESIVAS AO MEIO AMBIENTE, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

.....

CAPÍTULO II
Da Aplicação da Pena

.....

Art.15. São circunstâncias que agravam a pena, quando não constituem ou qualificam o crime:

I - reincidência nos crimes de natureza ambiental;

II - ter o agente cometido a infração:

a) para obter vantagem pecuniária;

b) coagindo outrem para a execução material da infração;

c) afetando ou expondo a perigo, de maneira grave, a saúde pública ou o meio ambiente;

d) concorrendo para danos à propriedade alheia;

e) atingindo áreas de unidades de conservação ou áreas sujeitas, por ato do Poder Público, a regime especial de uso;

f) atingindo áreas urbanas ou quaisquer assentamentos humanos;

g) em período de defeso à fauna;

h) em domingos ou feriados;

i) à noite;

j) em épocas de seca ou inundações;

l) no interior do espaço territorial especialmente protegido;

m) com o emprego de métodos cruéis para abate ou captura de animais;

n) mediante fraude ou abuso de confiança;

o) mediante abuso do direito de licença, permissão ou autorização ambiental;

p) no interesse de pessoa jurídica mantida, total ou parcialmente, por verbas públicas ou beneficiada por incentivos fiscais;

43
P

q) atingindo espécies ameaçadas, listadas em relatórios oficiais das autoridades competentes;

r) facilitada por funcionário público no exercício de suas funções.

Art.16. Nos crimes previstos nesta Lei, a suspensão condicional da pena pode ser aplicada nos casos de condenação a pena privativa de liberdade não superior a três anos.

Art.17. A verificação da reparação a que se refere o § 2º do art. 78 do Código Penal será feita mediante laudo de reparação do dano ambiental, e as condições a serem impostas pelo juiz deverão relacionar-se com a proteção ao meio ambiente.

.....

Art.19. A perícia de constatação do dano ambiental, sempre que possível, fixará o montante do prejuízo causado para efeitos de prestação de fiança e cálculo de multa.

Parágrafo único. A perícia produzida no inquérito civil ou no juízo cível poderá ser aproveitada no processo penal, instaurando-se o contraditório.

.....

.....

44
9

LEI Nº 7.347, DE 24 DE JULHO DE 1985.

DISCIPLINA A AÇÃO CIVIL PÚBLICA DE RESPONSABILIDADE POR DANOS CAUSADOS AO MEIO AMBIENTE, AO CONSUMIDOR, A BENS E DIREITOS DE VALOR ARTÍSTICO, ESTÉTICO, HISTÓRICO, TURÍSTICO E PAISAGÍSTICO (VETADO) E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

.....

Art. 5º A ação principal e a cautelar poderão ser propostas pelo Ministério Público, pela União, pelos Estados e Municípios. Poderão também ser propostas por autarquia, empresa pública, fundação, sociedade de economia mista ou por associação que:

I - esteja constituída há pelo menos um ano, nos termos da lei civil;

II - inclua entre suas finalidades institucionais a proteção ao meio ambiente, ao consumidor, à ordem econômica, à livre concorrência, ou ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;

** Inciso II com redação dada pela Lei nº 8.884, de 11/06/1994..*

§ 1º O Ministério Público, se não intervier no processo como parte, atuará obrigatoriamente como fiscal da lei.

§ 2º Fica facultado ao Poder Público e a outras associações legitimadas nos termos deste artigo habilitar-se como litisconsortes de qualquer das partes.

§ 3º Em caso de desistência infundada ou abandono da ação por associação legitimada, o Ministério Público ou outro legitimado assumirá a titularidade ativa.

** § 3º com redação determinada pela Lei nº 8.078, de 11/09/90.*

§ 4º O requisito da pré-constituição poderá ser dispensado pelo juiz, quando haja manifesto interesse social evidenciado pela dimensão ou característica do dano, ou pela relevância do bem jurídico a ser protegido.

** § 4º acrescentado pela Lei nº 8.078, de 11/09/90.*

§ 5º Admitir-se-á o litisconsórcio facultativo entre os Ministérios Públicos da União, do Distrito Federal e dos Estados na defesa dos interesses e direitos de que cuida esta Lei.

** § 5º acrescentado pela Lei nº 8.078, de 11/09/90.*

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD - 45 P

§ 6º Os órgãos públicos legitimados poderão tomar dos interessados compromisso de ajustamento de sua conduta às exigências legais, mediante cominações, que terá eficácia de título executivo extrajudicial.

* *§ 6º acrescentado pela Lei nº 8.078, de 11/09/90.*

.....

.....

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS–CeDI

LEI Nº 5.357, DE 17 DE NOVEMBRO DE 1967.

ESTABELECE PENALIDADES PARA EMBARCAÇÕES E TERMINAIS MARÍTIMOS OU FLUVIAIS QUE LANÇAREM DETRITOS OU ÓLEO EM ÁGUAS BRASILEIRAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Art. 1º As embarcações ou terminais marítimos ou fluviais de qualquer natureza, estrangeiros ou nacionais, que lançarem detritos ou óleo nas águas que se encontrem dentro de uma faixa de 6 (seis) milhas marítimas do litoral brasileiro, ou nos rios, lagoas e outros tratos de água, ficarão sujeitos às seguintes penalidades:

a) as embarcações, à multa de 2% (dois por cento) do maior salário-mínimo vigente no território nacional, por tonelada de arqueação ou fração;

b) os terminais marítimos ou fluviais, à multa de 200 (duzentas) vezes o maior salário-mínimo vigente no território nacional.

Parágrafo único. Em caso de reincidência, a multa será aplicada em dobro.

Art. 2º A fiscalização desta Lei fica a cargo da Diretoria de Portos e Costas do Ministério da Marinha, em estreita cooperação com os diversos órgãos federais ou estaduais interessados.

.....

.....

LEI Nº 6.938, DE 31 DE AGOSTO DE 1981.

DISPÕE SOBRE A POLÍTICA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE, SEUS FINS E MECANISMOS DE FORMULAÇÃO E APLICAÇÃO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

.....

Dos Instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente (artigos 9 a 21)

.....

Art. 14. Sem prejuízo das penalidades definidas pela legislação federal, estadual e municipal, o não-cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção dos inconvenientes e danos causados pela degradação da qualidade ambiental sujeitará os transgressores:

I - à multa simples ou diária, nos valores correspondentes, no mínimo, a 10 (dez) e, no máximo, a 1.000 (mil) Obrigações do Tesouro Nacional - OTNs, agravada em casos de reincidência específica, conforme dispuser o Regulamento, vedada a sua cobrança pela União se já tiver sido aplicada pelo Estado, Distrito Federal, Territórios ou pelos Municípios;

II - à perda ou restrição de incentivos e benefícios fiscais concedidos pelo Poder Público;

III - à perda ou suspensão de participação em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito;

IV - à suspensão de sua atividade.

§ 1º Sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, é o poluidor obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. O Ministério Público da União e dos Estados terá legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal, por danos causados ao meio ambiente.

§ 2º No caso de omissão da autoridade estadual ou municipal, caberá ao Secretário do Meio Ambiente a aplicação das penalidades pecuniárias previstas neste artigo.

§ 3º Nos casos previstos nos incisos II e III deste artigo, o ato declaratório da perda, restrição ou suspensão será atribuição da autoridade

48

administrativa ou financeira que concedeu os benefícios, incentivos ou financiamento, cumprindo resolução do CONAMA.

§ 4º Nos casos de poluição provocada pelo derramamento ou lançamento de detritos ou óleo em águas brasileiras, por embarcações e terminais marítimos ou fluviais, prevalecerá o disposto na Lei nº 5.357, de 17 de novembro de 1967.

.....

.....

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS–CeDI

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD
49

DECRETO Nº 87.566, DE 16 DE SETEMBRO DE 1982.

PROMULGA O TEXTO DA CONVENÇÃO SOBRE PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO MARINHA POR ALIJAMENTO DE RESÍDUOS E OUTRAS MATÉRIAS, CONCLUÍDA EM LONDRES, A 29 DE DEZEMBRO DE 1972.

Art. 1º O texto da Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, apenso por cópia ao presente Decreto, será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

CONVENÇÃO SOBRE PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO MARINHA POR ALIJAMENTO DE RESÍDUOS E OUTRAS MATÉRIAS, 1972 .

Art. 1º As Partes Contratantes promoverão, individual e coletivamente, o controle efetivo de todas as fontes de contaminação do meio marinho e se comprometem, especialmente, a adotar todas as medidas possíveis para impedir a contaminação do mar pelo alijamento de resíduos e outras substâncias que possam gerar perigos para saúde humana, prejudicar os recursos biológicos e a vida marinha, bem como danificar as condições ou interferir em outras aplicações legítimas do mar.

Art. 2º As Partes Contratantes adotarão, de acordo com o disposto nos artigos seguintes e segundo suas possibilidades científicas, técnicas e econômicas, medidas eficazes, individual e coletivamente, para impedir a contaminação do mar causada pelo alijamento, e harmonizarão suas políticas a respeito.

.....

.....

SF PLC 37/1996 de 20/05/1992

30 p

Identificação	Número na Origem: MENSAGEM - MSG 00175 1992 (em 20/05/1992) Órgão de Origem: PRESIDENCIA DA REPUBLICA SF PLC 37 /1996 CD MSC 175 /1992 CD PL. 2891 /1992
Autor	EXTERNO - EXECUTIVO FEDERAL
Ementa	Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seus derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.
Indexação	NORMAS, PREVENÇÃO, CONTROLE, FISCALIZAÇÃO, POLUIÇÃO MARINHA, LANÇAMENTO, OLEO, AGUAS TERRITORIAIS, EMBARCAÇÃO, NAVIO TANQUE, CARGA, DESCARGA, PRODUTO POLUENTE, LIXO, TERMINAL, PORTO, INSTALAÇÕES PORTUARIAS, ELABORAÇÃO, PLANO, EMERGENCIA, ACIDENTE, POLUIÇÃO, DEFESA, MEIO AMBIENTE, ECOLOGIA, RESPONSABILIDADE SOLIDARIA, PROPRIETARIO, NAVIO, ARMADOR, TRIPULAÇÃO, INFRAÇÃO, PENALIDADE.
Despacho Inicial	SF COMISSÃO CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA - CCJ SF COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
Última Ação	Data: 29/02/2000 Local: (SF) ATA-PLEN - SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO Status: APROVADA (APRVD) Texto: Anunciada a matéria. É lido o Parecer nº 131/2000-CAS, Relator Senador Osmar Dias, favorável ao projeto e pela rejeição do PLC nº 197/93, que tramitavam em conjunto e foi arquivado ao final da 50ª Legislatura. A seguir é proferido pelo Sr. Lúcio Alcântara, Parecer nº 132/2000-CCJ, favorável ao projeto, nos termos do Substitutivo que oferece e pela rejeição das Emendas nºs 1 a 10. Em seguida o Sr. Osmar Dias profere Parecer nº 133/200 (de plenário), contrário a todas as emendas. Discussão encerrada do projeto, do Substitutivo e das emendas, tendo usado da palavra os Srs. Gerson Camata, Jefferson Péres, Geraldo Cândido e a Sra. Marina Silva. É lido e aprovado o Requerimento nº 92/2000, do Sr. Lúcio Alcântara, de preferência para votação do Substitutivo. Aprovado o Substitutivo ficam prejudicados o projeto e as emendas, tendo usado da palavra no encaminhamento da votação a Sra. Heloisa Helena. À CDIR para redação do vencido, para o turno suplementar. Leitura do Parecer nº 134/2000-CDIR, Relator Senador Carlos Patrocínio, oferecendo a redação do vencido, para o turno suplementar, do Substitutivo do Senado ao projeto. Discussão encerrada do Substitutivo, em turno suplementar, sem apresentação de emendas. O Substitutivo é dado como definitivamente adotado, sem votação. À Câmara dos Deputados. À SSCLS com destino à SSEXP. Encaminhado em 29/02/2000 para (SF) SGM - SECRETARIA GERAL DA MESA
Matérias Anexadas	PLC 00197 /1993

Tramitação

PLC 00037/1996

- 21/06/1996 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  LEITURA.
- 21/06/1996 MESA DIRETORA - MESA
  DESPACHO A CCJ E CAS. DSF 22 06 PAG 10564.
- 13/08/1996 COMISSÃO CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA - CCJ
  RELATOR SEN JOSE FOGAÇA.
- 23/01/1997 COMISSÃO CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA - CCJ
  DEVOLVIDA PELO RELATOR, ESTANDO A MATERIA EM CONDIÇÕES DE SER INCLUIDA NA PAUTA DE REUNIÃO DA COMISSÃO.
- 24/03/1997 COMISSÃO CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA - CCJ
  ANEXADO AO PROCESSADO RELATORIO OFERECIDO PELO SEN JOSE FOGAÇA. (FLS. 84 A 86).
- 24/03/1997 SERVIÇO COMISSÕES PERMANENTES - SCP
  ENCAMINHADO A SSCLS, PARA ATENDER REQUERIMENTO DE TRAMITAÇÃO CONJUNTA.
- 01/04/1997 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  LEITURA RQ. 225, DO SEN WALDECK ORNELAS, SOLICITANDO TRAMITAÇÃO CONJUNTA COM O PLC 0019 1993. DSF 02 04 PAG 6860.
- 01/04/1997 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  AGUARDANDO INCLUSÃO ORDEM DO DIA (RQ. 225, DE TRAMITAÇÃO CONJUNTA).
- 02/04/1997 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  AGENDADO PARA O DIA 15 DE ABRIL DE 1997 (RQ. 225).
- 15/04/1997 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  INCLUSÃO ORDEM DO DIA VOTAÇÃO TURNO UNICO (RQ. 225, DE TRAMITAÇÃO CONJUNTA).
- 15/04/1997 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  VOTAÇÃO APROVADO O RQ. 225.
- 15/04/1997 MESA DIRETORA - MESA
  DESPACHO A SUBSECRETARIA DE COMISSÕES. DSF 16 04 PAG 7783.
- 15/04/1997 SERVIÇO DE APOIO COMISSÕES PERMANENTES - SACP
  ENCAMINHADO A CAS, JUNTO COM O PLC 00197 1993, COM O QUAL TRAMITA EM CONJUNTO.
- 07/05/1997 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  RELATOR SEN WALDECK ORNELAS. (TRAMITANDO EM CONJUNTO COM O PLC 00197 1993).
- 17/04/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  DEVOLVIDO PELO SEN WALDECK ORNELAS, PARA REDISTRIBUIÇÃO, TENDO EM VISTA SEU AFASTAMENTO PARA ASSUMIR O CARGO DE MINISTRO. (TRAMITANDO EM CONJUNTO COM O PLC 00197 1993).
- 03/05/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  REDISTRIBUIÇÃO AO SEN OSMAR DIAS.
- 17/09/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  DEVOLVIDA PELO RELATOR, SEN OSMAR DIAS, COM MINUTA DE PARECER FAVORAVEL A APROVAÇÃO DESTE (PLC 00037 1996), E PELA REJEIÇÃO DO PLC 00197 1993 QUE TRAMITAM EM CONJUNTO, ESTANDO A MATERIA EM CONDIÇÕES DE SER INCLUIDA NA PAUTA DE REUNIÃO DA COMISSÃO.

- 14/10/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  CONCEDIDA VISTA A SEN MARINA SILVA. (TRAMITANDO EM CONJUNTO COM PLC 00197 1993).
- 27/10/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  DEVOLVIDO NESTA DATA PELA SEN MARINA SILVA, ATRAVES DA SEN EMILIA FERNANDES, SEM MANIFESTAÇÃO ESCRITA, TRAMITANDO EM CONJUNTO COM PLC 00197 1993.
- 28/10/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  A COMISSÃO APROVA O PARECER DO RELATOR SEN OSMAR DIAS, FAVORAVEL A APROVAÇÃO DO PLC 00037 1996, EM FACE DA MAIOR ABRANGENCIA DESTE EM RELAÇÃO AO PLC 00197 1993, E, PELA PREJUDICIALIDADE DESTE ULTIMO.
- 28/10/1998 COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS - CAS
  ENCAMINHADO AO SACP.
- 29/10/1998 SERVIÇO DE APOIO COMISSÕES PERMANENTES - SACP
  ENCAMINHADO A CI, PARA EXAME DA MATERIA E DO PLC 00197 1993, COM O QUAL TRAMITA EM CONJUNTO.
- 13/11/1998 COMISSÃO SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA - CI

  RELATOR SEN GERSON CAMATA.
- 23/02/1999 COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA - CI
  ENCAMINHADO AO SACP, ATENDENDO SOLICITAÇÃO, NOS TERMOS DOS ARTS. 332 E 333 DO RISF.
- 23/02/1999 SERVIÇO DE APOIO COMISSÕES PERMANENTES - SACP
  ENCAMINHADO A SSCLS.
- 25/02/1999 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  1000 COMUNICAÇÃO PRESIDENCIA RATIFICANDO O DESPACHO INICIAL AO PROJETO, EM VIRTUDE DO ARQUIVAMENTO DO PLC 00197 1993, QUE TRAMITAVA EM CONJUNTO.
- 25/02/1999 MESA DIRETORA - MESA
  DESPACHO A CCJ. DSF 26 02 PAG 3633.
- 25/02/1999 SUBSECRETARIA DE COMISSÕES - SSCOM
  RECEBIDO AUTÓGRAFOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA (RECAUT)
  ENCAMINHADO A CCJ.
- 30/09/1999 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Distribuído ao Sen. Lúcio Alcântara para emitir relatório em 30.09.99.
- 26/01/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Devolvido pelo Senador Lúcio Alcântara, a pedido, para atender à solicitação da Secretaria-Geral da Mesa, conforme Ordem nº 06/00, com a finalidade de leitura de mensagem presidencial solicitando urgência constitucional para a matéria. À SSCLSF.
- 27/01/2000 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  Encaminhada ao Plenário para leitura da Mensagem nº 67, de 2000.
- 27/01/2000 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  Leitura da Mensagem nº 67, de 2000, (nº 130/2000, na origem), pela qual o Senhor Presidente da República, solicita seja atribuído regime de urgência à matéria. Fixação do prazo de quarenta e cinco dias a partir do dia 28.01.2000, para

53

tramitação e abertura de prazo de cinco dias úteis para recebimento de emendas, perante a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, a partir desta data.. Matéria incluída na pauta da 2ª Sessão Legislativa Extraordinária da 51ª Legislatura, convocada para o período de 5 de janeiro a 14 de fevereiro de 2000, de acordo com o item 2, da Mensagem nº 1.294, de 1999-CN. Já tendo sido apreciada pela Comissão de Assuntos Sociais, a matéria vai à CCJ, para recebimento de emendas. À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

- 27/01/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  A matéria encontra-se sobre a Mesa desta Comissão aguardando apresentação de emendas até 7/02/2000, data em que expira o prazo único para a apresentação da emendas, por parte de todos os senadores membros desta Casa.
- 01/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Anexei às folhas nº 105 e 106 emenda nº 1 de autoria da Senadora Maria do Carmo Alves.
- 02/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Anexei, às folhas nº 107 a 114, as Emendas nºs 2 a 9, todas de autoria do Senador Gerson Camata.
- 03/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  À SSCLSF, à pedido.
- 03/02/2000 PROTOCOLO LEGISLATIVO - PLEG
  Procedida a 2ª autuação em cópia que contém 116 (cento e dezesseis) folhas numeradas e rubricadas. À SGM.
- 03/02/2000 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  Encaminhado ao Plenário.
- 03/02/2000 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  10:00 - Leitura do Requerimento nº 52/2000, da Sra. Emília Fernandes, solicitando a remessa a Comissão de Serviços de Infra-Estrutura do projeto. O requerimento constará da pauta da próxima terça-feira dia 8/2/2000, tendo em vista tratar-se de matéria incluída na convocação extraordinária e tramitando em regime de urgência constitucional nos termso da Mensagem nº 67/2000. À SGM.
- 03/02/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  Incluído em Ordem do Dia da sessão deliberativa ordinária do dia 08/02/2000. Votação, em turno único, do RQS nº 52/2000.
- 03/02/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  Encaminhado ao PLEG para fazer 2ª autuação do projeto.
- 03/02/2000 PROTOCOLO LEGISLATIVO - PLEG
  Retorna a SGM, com 2ª autuação do projeto que contém 116 folhas numeradas e rubricadas. À SGM.
- 04/02/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  INCLUIDO EM ORDEM DO DIA DA SESSÃO DELIBERATIVA (INCLOD)
  Incluído em Ordem do Dia da sessão deliberativa ordinária de 08.02.2000, para votação do Requerimento nº 52, de 2000, de audiência da CI.
- 04/02/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  INCLUIDO EM ORDEM DO DIA DA SESSÃO DELIBERATIVA (INCLOD)

Incluído em Ordem do Dia da sessão deliberativa ordinária de 08/02/2000, para votação do Requerimento nº 52, de 2000, de audiência da CI.

- 08/02/2000 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  Rejeitado o Requerimento nº 52, de 2000, a matéria retorna à CCJ. À CCJ.
- 09/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Anexei às folhas nº 117 e 1186 emenda nº 10 de autoria do Senador Mozarildo Cavalcanti.
- 09/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Terminou o prazo para apresentação de emendas em 07.02.00. Ao Gabinete do Sen. Lúcio Alcântara para conclusão do relatório.
- 23/02/2000 Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania - CCJ
  Devolvido pelo Senador Lúcio Alcântara com o relatório devidamente assinado. À SSCLF, tendo em vista ter expirado o prazo para apreciação da matéria na Comissão em 21/02/00.
- 23/02/2000 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  Procedida a juntada, às fls 119, de Consulta formulada pelo Secretário-Geral da Mesa à Consultoria Legislativa sobre a possibilidade de o Presidente da República solicitar urgência para projeto de lei de sua iniciativa que esteja tramitando no Senado Federal. Procedida a juntada, às fls. 120 a 125, de Ofício 322/99, de 22/02/1999, da Consultoria Legislativa, em resposta à Consulta do Secretário-Geral da Mesa de fls. 119. Encaminhado ao Plenário.
- 23/02/2000 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  A Presidência comunica ao Plenário que venceu o prazo no dia 21 último sem a manifestação da CCJ. A matéria será incluída na Ordem do Dia da sessão do próximo dia 29, em virtude que o projeto tramita em regimen de urgência constitucional. À SSCLS.
- 24/02/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  INCLUIDO EM ORDEM DO DIA DA SESSÃO DELIBERATIVA (INCLOD)
  Incluído na Sessão Deliberativa Ordinária de 29.2.2000, para discussão em turno único.
- 29/02/2000 SUBSECRETARIA DE ATA - PLENÁRIO - ATA-PLEN

  APROVADA (APRVD)
  Anunciada a matéria. É lido o Parecer nº 131/2000-CAS, Relator Senador Osmar Dias, favorável ao projeto e pela rejeição do PLC nº 197/93, que tramitavam em conjunto e foi arquivado ao final da 50ª Legislatura. A seguir é proferido pelo Sr. Lúcio Alcântara, Parecer nº 132/2000-CCJ, favorável ao projeto, nos termos do Substitutivo que oferece e pela rejeição das Emendas nºs 1 a 10. Em seguida o Sr. Osmar Dias profere Parecer nº 133/200 (de plenário), contrário a todas as emendas. Discussão encerrada do projeto, do Substitutivo e das emendas, tendo usado da palavra os Srs. Gerson Camata, Jefferson Péres, Geraldo Cândido e a Sra. Marina Silva. É lido e aprovado o Requerimento nº 92/2000, do Sr. Lúcio Alcântara, de preferência para votação do Substitutivo. Aprovado o Substitutivo ficam prejudicados o

CÂMARA DOS DEPUTADOS

14 MAR 09 10 m 005292

56

Ofício nº 435 (SF) Brasília, em 13 de março de 2000.

Senhor Primeiro-Secretário,

Comunico a Vossa Excelência que o Senado Federal aprovou, em revisão, nos termos do Substitutivo em anexo, o Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 1996 (PL nº 2.891, de 1992, nessa Casa), que "dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seus derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

Em anexo, restituo um dos autógrafos do projeto originário.

Atenciosamente,

Senador Carlos Patrocínio
Primeiro-Secretário, em exercício

PRIMEIRA SECRETARIA

Em, 15 / 03 / 2000, Ao Senhor Secretário-Geral da Mesa.

Deputado UBIRATAN AGUIAR
Primeiro Secretário

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Ubiratan Aguiar
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados
vpl/plc 96037

projeto e as emendas, tendo usado da palavra no encaminhamento da votação a Sra. Heloisa Helena. À CDIR para redação do vencido, para o turno suplementar. Leitura do Parecer nº 134/2000-CDIR, Relator Senador Carlos Patrocínio, oferecendo a redação do vencido, para o turno suplementar, do Substitutivo do Senado ao projeto. Discussão encerrada do Substitutivo, em turno suplementar, sem apresentação de emendas. O Substitutivo é dado como definitivamente adotado, sem votação. À Câmara dos Deputados. À SSCLS com destino à SSEXP.

- 02/03/2000 SECRETARIA GERAL DA MESA - SGM
  Procedida a revisão da Redação do Vencido (fls. 150 a 163). À SSEXP.
- 02/03/2000 SUBSECRETARIA DE EXPEDIENTE - SSEXP
  Recebido neste orgão ás 16:45 hs.
- 02/03/2000 SUBSECRETARIA DE EXPEDIENTE - SSEXP
  À SSCLSF para revisão dos autógrafos.
- 02/03/2000 SUBSEC. COORDENAÇÃO LEGISLATIVA DO SENADO - SSCLSF
  Procedida a revisão dos autógrafos. À Subsecretaria de Expediente.

Voltar

13/03/2000 À CÂMARA DOS DEPUTADOS ATRAVÉS DO OF/SF Nº 435/2000

COMISSÕES PERMANENTES - SF
57

Aviso nº 156 - C. Civil.

Em 25 de janeiro de 2000.

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho a essa Secretaria Mensagem do Excelentíssimo Senhor Presidente da República na qual solicita ao Congresso Nacional seja atribuído o regime de urgência previsto no § 1º do art. 64 da Constituição Federal ao Projeto de Lei nº 37, de 1996 (nº 2.891/92 na Câmara dos Deputados).

Atenciosamente,

PEDRO PARENTE
Chefe da Casa Civil
da Presidência da República

A Sua Excelência o Senhor
Senador RONALDO CUNHA LIMA
Primeiro Secretário do Senado Federal
BRASÍLIA-DF.

PLC 37 96
Fls. 1008

Mensagem nº 130

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Dirijo-me a Vossas Excelências para solicitar seja atribuído o regime de urgência, de acordo com os termos do parágrafo 1º do artigo 64 da Constituição Federal, ao projeto de lei que tramita no Senado Federal com o nº 37, de 1996 (nº 2.891/92 na Câmara dos Deputados), que "Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional, e dá outras providências", encaminhado ao Congresso Nacional com a Mensagem nº 175, de 1992.

Brasília, 25 de janeiro de 2000.

Mensagem nº 67, de 2000

Junte-se ao processado do Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 1996.
Em 27.01.2000

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - SF
58
04

SENADO FEDERAL
Secretaria
PLC 37/96
Fls. 998

Recebido em 26/1/2000
às 15:13

Presidência da República

DESPACHOS DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Mensagem nº 571

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do parágrafo 1º do artigo 66 da Constituição Federal, decidi vetar parcialmente, por contrariar o interesse público, o Projeto de Lei nº 2.891, de 1992 (nº 37/96 no Senado Federal), 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".

Ouvido, o Ministério de Minas e Energia manifestou-se pelo veto ao dispositivo a seguir transcrito:

§ 2º do art. 17

"Art. 17. .....

.....

§ 2º Não será permitido o alijamento de metais pesados ou resíduos líquidos ou sólidos contendo tais substâncias.

....."

.....

Razões do veto

"Impõe-se a exclusão do referido parágrafo para que não se incorpore na legislação nacional dispositivo que, embora sem similar em qualquer outro país, terá o efeito de criar graves dificuldades em torno da exploração de petróleo na plataforma continental brasileira e, até mesmo, paralisar a sua produção.

O processo mundialmente praticado de exploração de petróleo no mar, implica a devolução da água originária da própria formação geológica ao oceano. Essa água, embora contenha quantidades insignificantes de metal pesado, é incapaz de afetar a qualidade do meio ambiente, nos termos do conhecimento internacional sobre a matéria: por exemplo, no Mar do Norte são descartados cerca de 900.000m³ de água por dia e na Bacia de Campos apenas 35.000m³; no Golfo do México descarta-se volume muito maior de água, haja vista que ali estão instaladas cerca de 400 plataformas, enquanto na costa do Estado do Rio de Janeiro estão em operação menos de 40.

A preocupação com a clareza na interpretação das regras jurídicas relativas à operação desse importante segmento da economia nacional, bem como a relevância do petróleo extraído do mar para o balanço energético do país, já conduziu o legislador a estabelecer no § 1º do mesmo artigo 17 que "*no descarte contínuo de água de processo ou de produção em plataformas aplica-se a regulamentação ambiental específica*". A exclusão do § 2º não provocará nenhum risco ambiental, já que o alijamento, no mar, de qualquer outro resíduo contendo metais pesados está proibido, nos termos do art. 15, combinado com o inciso X, do art. 2º do projeto de lei.

Ademais, a manutenção daquele parágrafo dará ensejo a interpretações de que não se poderá efetuar nenhum descarte de água durante a produção de petróleo em plataformas marítimas, ainda que dentro dos padrões ambientais aceitos e consagrados internacionalmente.

Importa, ainda, ressaltar que a incorporação do § 2º do art. 17 na legislação brasileira implicaria elevadíssimos custos de produção de petróleo na plataforma continental e tornaria inviável a atividade produtiva; a competitividade da indústria nacional; e a atração de novos capitais indispensáveis à consecução das metas de auto-suficiência energética, sem, em contrapartida, assegurar-se qualquer benefício ambiental."

Estas, Senhor Presidente, as razões que me levaram a vetar em parte o projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 28 de abril de 2000.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

MENSAGEM

Nº 572, de 28 de abril de 2000. Encaminhamento ao Congresso Nacional do texto da Medida Provisória nº 2.016-4, de 28 de abril de 2000.

Nº 574, de 28 de abril de 2000. Encaminhamento ao Congresso Nacional do texto da Medida Provisória nº 1.934-13, de 28 de abril de 2000.

Nº 575, de 28 de abril de 2000. Encaminhamento ao Congresso Nacional do texto da Medida Provisória nº 1.962-25, de 28 de abril de 2000.

Nº 576, de 28 de abril de 2000. Encaminhamento ao Congresso Nacional do texto da Medida Provisória nº 1.964-26, de 28 de abril de 2000.

ÍNDICE DE NORMAS

CÂMARA DOS DEPUTADOS Centro de Documentação e Informação Diretoria Legislativa

LEGISLATIVO

.LEI ORDINARIA 9966, 28-04-2000 1

EXECUTIVO

.MEDIDA PROVISORIA 1934-13, 28-04-2000 4
.MEDIDA PROVISORIA 1962-25, 28-04-2000 6
.MEDIDA PROVISORIA 1964-26, 28-04-2000 6
.MEDIDA PROVISORIA 2016-4, 28-04-2000 7

PRESIDENCIA DA REPUBLICA

.MENSAGEM 571, 28-04-2000 8
.MENSAGEM 572, 28-04-2000 8
.MENSAGEM 574, 28-04-2000 8
.MENSAGEM 575, 28-04-2000 8
.MENSAGEM 576, 28-04-2000 8

* - ATOS REPUBLICADOS OU RETIFICADOS
R - ATOS AGRUPADOS POR RELACAO
E - DIARIO OFICIAL ELETRONICO

ÍNDICE POR ASSUNTOS

C

- CREDITO EXTRAORDINARIO
MINISTERIO DA INTEGRACAO NACIONAL
.MEDIDA PROVISORIA 2016-4, 28-04-2000 EXEC 7

L

- LEI NR 4229 DE 01/06/63
NOVA REDACAO
.MEDIDA PROVISORIA 1934-13, 28-04-2000 EXEC 4

- LEI NR 6368 DE 21/10/76
LEI NR 8112 DE 11/12/90
NOVA REDACAO
.MEDIDA PROVISORIA 1964-26, 28-04-2000 EXEC 6

- LEI NR 8112 DE 11/12/90
LEI NR 6368 DE 21/10/76
NOVA REDACAO
.MEDIDA PROVISORIA 1964-26, 28-04-2000 EXEC 6

M

- MEDIDA PROVISORIA NR 1934-13 DE 28/04/2000
ENCAMINHAMENTO AO CONGRESSO NACIONAL
.MENSAGEM 574, 28-04-2000 PR 8

- MEDIDA PROVISORIA NR 1962-25 DE 28/04/2000
ENCAMINHAMENTO AO CONGRESSO NACIONAL
.MENSAGEM 575, 28-04-2000 PR 8

- MEDIDA PROVISORIA NR 1964-26 DE 28/04/2000
ENCAMINHAMENTO AO CONGRESSO NACIONAL
.MENSAGEM 576, 28-04-2000 PR 8

- MEDIDA PROVISORIA NR 2016-4 DE 28/04/2000
ENCAMINHAMENTO AO CONGRESSO NACIONAL
.MENSAGEM 572, 28-04-2000 PR 8

P

- PESSOAL
SERVIDOR PUBLICO
ESTENCAO DA VANTAGEM DE VINTE E OITO VIRGULA OITENTA E SEIS POR CENTO AOS SERVIDORES CIVIS DO PODER EXECUTIVO FEDERAL
.MEDIDA PROVISORIA 1962-25, 28-04-2000 EXEC 6

- POLUICAO
SUBSTANCIA NOCIVA OU PERIGOSA
PREVENCAO, CONTROLE E FISCALIZACAO DA POLUICAO CAUSADA POR LANCAMENTO DE OLEO E OUTRAS SUBSTANCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS EM AGUAS SOB JURISDICAO NACIONAL
.LEI ORDINARIA 9966, 28-04-2000 LEG 1

- PROJETO DE LEI NR 2891 DE 1992
VETO PARCIAL
.MENSAGEM 571, 28-04-2000 PR 8

S

- SERVIDOR PUBLICO
PESSOAL
ESTENCAO DA VANTAGEM DE VINTE E OITO VIRGULA OITENTA E SEIS POR CENTO AOS SERVIDORES CIVIS DO PODER EXECUTIVO FEDERAL
.MEDIDA PROVISORIA 1962-25, 28-04-2000 EXEC 6

- SUBSTANCIA NOCIVA OU PERIGOSA
POLUICAO
PREVENCAO, CONTROLE E FISCALIZACAO DA POLUICAO CAUSADA POR LANCAMENTO DE OLEO E OUTRAS SUBSTANCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS EM AGUAS SOB JURISDICAO NACIONAL
.LEI ORDINARIA 9966, 28-04-2000 LEG 1

V

- VETO PARCIAL
PROJETO DE LEI NR 2891 DE 1992
.MENSAGEM 571, 28-04-2000 PR 8

EDIÇÃO EXTRA SEÇÃO 1

Diário Oficial

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

IMPRENSA NACIONAL BRASÍLIA — DF

ANO CXXXVIII - Nº 82 – A SÁBADO, 29 DE ABRIL DE 2000 PREÇO: R$ 0,08

Sumário

PÁGINA

ATOS DO PODER LEGISLATIVO 1
ATOS DO PODER EXECUTIVO 4
PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA (*) 8
ÍNDICE 8

Atos do Poder Legislativo

LEI Nº 9.966, DE 28 DE ABRIL DE 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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º 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.

Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:

I – quando ausentes os pressupostos para aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78);

II – às embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78;

III – 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;

IV – 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.

CAPÍTULO I
DAS DEFINIÇÕES E CLASSIFICAÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I – Marpol 73/78: 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;

II – CLC/69: Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil;

III – OPRC/90: Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil;

IV – 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;

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

VI – plataformas: 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;

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

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

IX – mistura oleosa: mistura de água e óleo, em qualquer proporção;

X – 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;

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

XII – porto organizado: 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;

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

XIV – 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;

XV – 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;

XVI – alijamento: 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;

XVII – lastro limpo: 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 tranqüilas, 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;

XVIII – tanque de resíduos: qualquer tanque destinado especificamente a depósito provisório dos líquidos de drenagem e lavagem de tanques e outras misturas e resíduos;

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

XX – plano de 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;

XXI – órgão ambiental ou órgão de meio ambiente: 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;

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

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

XXIV – órgão regulador da indústria do petróleo: 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).

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, são consideradas águas sob jurisdição nacional:

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 e a costa;

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

Art. 4º Para os efeitos desta Lei, as substâncias nocivas ou perigosas classificam-se nas seguintes categorias, de acordo com o risco produzido quando descarregadas na água:

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.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente divulgará e manterá atualizada a lista das substâncias classificadas neste artigo, devendo a classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto a estabelecida pela Marpol 73/78.

CAPÍTULO II
DOS SISTEMAS DE PREVENÇÃO, CONTROLE E COMBATE DA POLUIÇÃO

Art. 5º Todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, disporá 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.

§ 1º A definição das características das instalações e meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição será feita mediante estudo técnico, que deverá estabelecer, no mínimo:

I – as dimensões das instalações;

II – a localização apropriada das instalações;

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
Imprensa Nacional
http://www.in.gov.br e-mail: in@in.gov.br
SIG, Quadra 6, Lote 800, CEP 70610-460, Brasília-DF
CGC/MF: 00394494/0016-12
FONE: 0800 619900
FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Presidente da República
JOSÉ GREGORI
Ministro da Justiça
ANTÔNIO EUSTÁQUIO CORRÊA DA COSTA
Diretor-Geral
DIÁRIO OFICIAL - SEÇÃO 1
Publicação de atos normativos.
ISSN 1415-1537
JOSIVAN VITAL DA SILVA
Coordenador-Geral de Produção Industrial
CATARINA ACIOLI DE FIGUEIREDO
Editora-Chefe da Divisão de Jornais Oficiais
Reg. Profissional nº 1.160/07/23/DF
HELENA LÚCIA COCHLAR DA SILVA ARAÚJO
Chefe da Divisão Comercial

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 pessoal a ser empregado;

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

§ 2º O estudo técnico a que se refere o parágrafo anterior deverá 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.

§ 3º As instalações ou meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição poderão ser exigidos das instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, bem como dos estaleiros, marinas, clubes náuticos e similares, a critério do órgão ambiental competente.

Art. 6º As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas deverão 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 deverá ser aprovado pelo órgão ambiental competente, em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas vigentes.

Art. 7º Os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, deverão dispor de planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, os quais serão submetidos à aprovação do órgão ambiental competente.

§ 1º No caso de áreas onde se concentrem portos organizados, instalações portuárias ou plataformas, os planos de emergência individuais serão consolidados na forma de um único plano de emergência para toda a área sujeita ao risco de poluição, o qual deverá estabelecer os mecanismos de ação conjunta a serem implementados, observado o disposto nesta Lei e nas demais normas e diretrizes vigentes.

§ 2º 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.

Art. 8º Os planos de emergência mencionados no artigo anterior serão consolidados pelo órgão ambiental competente, na forma de planos de contingência locais ou regionais, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente, em consonância com o disposto na OPRC/90, consolidará os planos de contingência locais e regionais na forma do Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Art. 9º As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas e suas instalações de apoio deverão realizar auditorias ambientais bienais, independentes, com o objetivo de avaliar os sistemas de gestão e controle ambiental em suas unidades.

CAPÍTULO III
DO TRANSPORTE DE ÓLEO E SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS

Art. 10. As plataformas e os navios com arqueação bruta superior a cinquenta 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, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão 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.

Art. 11. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa a granel deverá ter a bordo um livro de registro de carga, nos termos da Marpol 73/78, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão 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.

Art. 12. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa de forma fracionada, conforme estabelecido no Anexo III da Marpol 73/78, deverá 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.

§ 1º 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.

§ 2º As embalagens 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.

Art. 13. Os navios enquadrados na CLC/69 deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente, conforme especificado por essa convenção, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional.

Art. 14. O órgão federal de meio ambiente deverá elaborar e atualizar, anualmente, lista de substâncias cujo transporte seja proibido em navios ou que exijam medidas e cuidados especiais durante a sua movimentação.

CAPÍTULO IV
DA DESCARGA DE ÓLEO, SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS E LIXO

Art. 15. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas ou perigosas classificadas na categoria "A", definida no art. 4º desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tal, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

§ 1º A água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade superior a cinco por cento do seu volume total só poderá ser descarregada se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I – a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II – o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III – os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 2º É vedada a descarga de água subsequentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade inferior a cinco por cento do seu volume total.

Art. 16. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias classificadas nas categorias "B", "C", e "D", definidas no art. 4º desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tais, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e outras misturas que as contenham, exceto se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I – a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II – o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III – os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1º 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", definida no art. 4º desta Lei.

§ 2º Os lançamentos de que trata o parágrafo anterior deverão atender também às condições e aos regulamentos impostos pela legislação de vigilância sanitária.

Art. 17. É proibida a descarga de óleo, misturas oleosas e lixo em águas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Marpol 73/78, e não estando o navio, plataforma ou similar dentro dos limites de área ecologicamente sensível, e os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1º No descarte contínuo de água de processo ou de produção em plataformas aplica-se a regulamentação ambiental específica.

§ 2º (VETADO)

§ 3º Não será permitida a descarga de qualquer tipo de plástico, inclusive cabos sintéticos, redes sintéticas de pesca e sacos plásticos.

Art. 18. Exceto nos casos permitidos por esta Lei, 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 só poderá ser efetuada em instalações de recebimento e tratamento de resíduos, conforme previsto no art. 5º desta Lei.

Art. 19. 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.

Parágrafo único. Para fins de pesquisa, deverão ser atendidas as seguintes exigências, no mínimo:

I – a descarga seja autorizada pelo órgão ambiental competente, após análise e aprovação do programa de pesquisa;

II – esteja presente, no local e hora da descarga, pelo menos um representante do órgão ambiental que a houver autorizado;

III – o responsável pela descarga coloque 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.

Art. 20. A descarga de resíduos sólidos das operações de perfuração de poços de petróleo será objeto de regulamentação específica pelo órgão federal de meio ambiente.

Art. 21. As circunstâncias em que a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, ou misturas que os contenham, de água de lastro e de outros resíduos poluentes for autorizada não desobrigam o responsável de reparar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar as atividades econômicas e o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes dessa descarga.

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, deverá 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.

Art. 23. A entidade exploradora de porto organizado ou de instalação portuária, o proprietário ou operador de plataforma ou de navio, e o concessionário ou 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 minimização da poluição causada, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa.

Parágrafo único. No caso de descarga por navio não possuidor do certificado exigido pela CLC/69, a embarcação será retida e só será liberada após o depósito de caução como garantia para pagamento das despesas decorrentes da poluição.

Art. 24. A contratação, por órgão ou empresa pública ou privada, de navio para realização de transporte de óleo ou de substância enquadrada nas categorias definidas no art. 4º desta Lei só poderá efetuar-se após a verificação de que a empresa transportadora esteja devidamente habilitada para operar de acordo com as normas da autoridade marítima.

CAPÍTULO V
DAS INFRAÇÕES E DAS SANÇÕES

Art. 25. São infrações, punidas na forma desta Lei:

I – descumprir o disposto nos arts. 5º, 6º e 7º:

Pena – multa diária;

II – descumprir o disposto nos arts. 9º e 22:

Pena – multa;

III – descumprir o disposto nos arts. 10, 11 e 12:

Pena – multa e retenção do navio até que a situação seja regularizada;

IV – descumprir o disposto no art. 24:

Pena – multa e suspensão imediata das atividades da empresa transportadora em situação irregular.

§ 1º Respondem pelas infrações previstas neste artigo, na medida de sua ação ou omissão:

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.

§ 2º O valor da multa de que trata este artigo será fixado no regulamento desta Lei, sendo o mínimo de R$ 7.000,00 (sete mil reais) e o máximo de R$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais).

§ 3º A aplicação das penas previstas neste artigo não isenta o agente de outras sanções administrativas e penais previstas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, 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.

Art. 26. A inobservância ao disposto nos arts. 15, 16, 17 e 19 será punida na forma da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e seu regulamento.

CAPÍTULO VI
DISPOSIÇÕES FINAIS E COMPLEMENTARES

Art. 27. São responsáveis pelo cumprimento desta Lei:

I – a autoridade marítima, por intermédio de suas organizações competentes, com as seguintes atribuições:

a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, e as cargas embarcadas, de natureza nociva ou perigosa, autuando 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;

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;

II – o órgão federal de meio ambiente, com 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, autuando 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;

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;

III – o órgão estadual de meio ambiente com 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 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;

d) autuar os infratores na esfera de sua competência;

IV – o órgão municipal de meio ambiente, com 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;

c) autuar os infratores na esfera de sua competência;

V – o órgão regulador da indústria do petróleo, 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.

§ 1º A Procuradoria-Geral da República comunicará previamente aos ministérios públicos estaduais a propositura de ações judiciais para que estes exerçam as faculdades previstas no § 5º do art. 5º da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, na redação dada pelo art. 113 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 - Código de Defesa do Consumidor.

§ 2º A negligência ou omissão dos órgãos públicos na apuração de responsabilidades pelos incidentes e na aplicação das respectivas sanções legais implicará crime de responsabilidade de seus agentes.

Art. 28. 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.

Art. 29. Os planos de contingência estabelecerão o nível de coordenação e as atribuições dos diversos órgãos e instituições públicas e privadas neles envolvidas.

Parágrafo único. As autoridades a que se referem os incisos XXI, XXII, XXIII e XXIV do art. 2º desta Lei atuarão de forma integrada, nos termos do regulamento.

Art. 30. O alijamento em águas sob jurisdição nacional deverá obedecer às condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, de 1972, promulgada pelo Decreto nº 87.566, de 16 de setembro de 1982, e suas alterações.

Art. 31. Os portos organizados, as instalações portuárias e as plataformas já em operação terão os seguintes prazos para se adaptarem ao que dispõem os arts. 5º, 6º e 7º:

I – trezentos e sessenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para elaborar e submeter à aprovação do órgão federal de meio ambiente o estudo técnico e o manual de procedimento interno a que se referem, respectivamente, o § 1º do art. 5º e o art. 6º;

II – trinta e seis meses, após a aprovação a que se refere o inciso anterior, para colocar em funcionamento as instalações e os meios destinados ao recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e ao controle da poluição, previstos no art. 5º, incluindo o pessoal adequado para operá-los;

III – cento e oitenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para apresentar ao órgão ambiental competente os planos de emergência individuais a que se refere o *caput* do art. 7º.

Art. 32. Os valores arrecadados com a aplicação das multas previstas nesta Lei serão destinados aos órgãos que as aplicarem, no âmbito de suas competências.

Art. 33. O Poder Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, no prazo de trezentos e sessenta dias da data de sua publicação.

Art. 34. Esta Lei entra em vigor noventa dias da data de sua publicação.

Art. 35. Revogam-se a Lei nº 5.357, de 17 de novembro de 1967, e o § 4º do art. 14 da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.

Brasília, 28 de abril de 2000; 179º da Independência e 112º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Helio Vitor Ramos Filho

e-mail in@in.gov.br

Atos do Poder Executivo

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.934-13, DE 28 DE ABRIL DE 2000.

Altera a Lei nº 4.229, de 1º de junho de 1963, autoriza a doação de bens e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º A Lei nº 4.229, de 1º de junho de 1963, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 2º Ao DNOCS, na sua área de atuação, compete:

I - contribuir para a implementação dos objetivos da Política Nacional de Recursos Hídricos, tal como definidos no art. 2º da Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, e legislação subseqüente;

II - contribuir para a elaboração do plano regional de recursos hídricos, em ação conjunta com a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE e os governos estaduais de sua área de atuação;

III - elaborar projetos de engenharia e executar obras públicas de captação, ampliação, transposição, condução, distribuição, proteção e utilização de recursos hídricos, em conformidade com a Política e o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, de que trata a Lei nº 9.433, de 1997;

IV - contribuir para a implementação e operação, sob sua responsabilidade ou conjuntamente com outros órgãos, de sistemas de transposição de águas entre bacias, com vistas à melhor distribuição das disponibilidades hídricas regionais;

V - implantar e apoiar a execução dos planos e projetos de irrigação e, em geral, de valorização de áreas, inclusive de áreas agricultáveis não-irrigáveis, que tenham por finalidade contribuir para a sustentabilidade do semi-árido;

VI - colaborar na realização de estudos de avaliação permanente da oferta hídrica e da estocagem nos seus reservatórios, visando procedimentos operacionais e emergenciais de controle de cheias e preservação da qualidade da água;

VII - colaborar na preparação dos planos regionais de operação, manutenção e segurança de obras hidráulicas, incluindo atividades de manutenção preventiva e corretiva, análise e avaliação de riscos e planos de ação emergencial em casos de acidentes;

VIII - promover ações no sentido da regeneração de ecossistemas hídricos e de áreas degradadas, com vistas à correção dos impactos ambientais decorrentes da implantação de suas obras, podendo celebrar convênios e contratos para à realização dessas ações;

IX - desenvolver e apoiar as atividades voltadas para a organização e capacitação administrativa das comunidades usuárias dos projetos de irrigação, visando sua emancipação;

X - promover, na forma da legislação em vigor, a desapropriação de terras destinadas à implantação de projetos e proceder à concessão ou à alienação das glebas em que forem divididas;

XI - cooperar com outros órgãos públicos, estados, municípios e instituições oficiais de crédito, em projetos e obras que envolvam desenvolvimento e aproveitamento de recursos hídricos;

XII - colaborar na concepção, instalação, manutenção e operação da rede de estações hidrológicas e na promoção do estudo sistemático das bacias hidrográficas, de modo a integrar o Sistema Nacional de Informações sobre Recursos Hídricos;

XIII - promover estudos, pesquisas e difusão de tecnologias destinados ao desenvolvimento sustentável da aqüicultura e atividades afins;

XIV - cooperar com outros organismos públicos no planejamento e na execução de programas permanentes e temporários, com vistas a prevenir e atenuar os efeitos das adversidades climáticas;

XV - celebrar convênios e contratos com entidades públicas ou privadas;

XVI - realizar operações de crédito e financiamento, internas e externas, na forma da lei;

XVII - cooperar com os órgãos públicos especializados na colonização de áreas que possam absorver os excedentes demográficos, inclusive em terras situadas nas bacias dos açudes públicos;

XVIII - transferir, mediante convênio, conhecimentos tecnológicos nas áreas de recursos hídricos e aqüicultura para as instituições de ensino situadas em sua área de atuação.

§ 1º O DNOCS deverá atuar em articulação com estados, municípios, outras instituições públicas, inclusive mediante acordos de cooperação técnica, e a iniciativa privada na execução de suas competências, objetivando a implementação de ações que contribuam para a promoção do desenvolvimento sustentável de sua área de atuação, em conformidade com as diretrizes estabelecidas pelo Ministério da Integração Nacional e com a Política Nacional de Recursos Hídricos.

§ 2º As ações do DNOCS relativas à gestão das águas decorrentes dos sistemas hídricos por ele implantados ficam sujeitas à orientação normativa do Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, tal como estabelecem a Lei nº 9.433, de 1997, e a legislação subseqüente.

§ 3º A área de atuação do DNOCS corresponde à região abrangida pelos Estados do Piauí, do Ceará, do Rio Grande do Norte, da Paraíba, de Pernambuco, de Alagoas, de Sergipe, da Bahia, a zona do Estado de Minas Gerais situada no denominado "Polígono das Secas" e as áreas das

OF. nº 126 /2000-CN Brasília, em 3 de maio de 2000.

Senhor Presidente,

O Senhor Presidente da República encaminhou ao Senado Federal a Mensagem nº 571, de 2000, na qual comunica haver vetado parcialmente o Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 1996 (nº 2.891/92, na Casa de origem), 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".

Esta Presidência, nos termos do art. 104 do Regimento Comum, solicita a V. Exª a indicação dos membros dessa Casa do Congresso Nacional que deverão integrar a Comissão Mista a ser incumbida de relatar o veto, remetendo, para tanto, em anexo, autógrafo do projeto vetado, cópia do seu estudo e da mensagem presidencial.

Aproveito a oportunidade para renovar a V. Exª protestos de elevada estima e consideração.

Antonio Carlos Magalhães
Presidente do Senado Federal

Exmº Sr.
Deputado **Michel Temer**
Presidente da Câmara dos Deputados

ARQUIVE-SE
Em 21 / 06 / 00
Secretário Geral da Mesa

SECRETARIA-GERAL DA MESA
Recebido 1323/00 - M I
Órgão Fed. Federal N.º
Data: 03/05/00 Hora: 18:00
Assª Ponto: 3491

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
266

Mensagem nº 571

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do parágrafo 1º do artigo 66 da Constituição Federal, decidi vetar parcialmente, por contrariar o interesse público, o Projeto de Lei nº 2.891, de 1992 (nº 37/96 no Senado Federal), 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".

Ouvido, o Ministério de Minas e Energia manifestou-se pelo veto ao dispositivo a seguir transcrito:

§ 2º do art. 17

"Art. 17. .....

.....

§ 2º Não será permitido o alijamento de metais pesados ou resíduos líquidos ou sólidos contendo tais substâncias.

....."

Razões do veto

"Impõe-se a exclusão do referido parágrafo para que não se incorpore na legislação nacional dispositivo que, embora sem similar em qualquer outro país, terá o efeito de criar graves dificuldades em torno da exploração de petróleo na plataforma continental brasileira e, até mesmo, paralisar a sua produção.

O processo mundialmente praticado de exploração de petróleo no mar, implica a devolução da água originária da própria formação geológica ao oceano. Essa água, embora contenha quantidades insignificantes de metal pesado, é incapaz de afetar a qualidade do meio ambiente, nos termos do conhecimento internacional sobre a matéria: por exemplo, no Mar do Norte são descartados cerca de 900.000m^3 de água por dia e na Bacia de Campos apenas 35.000m^3; no Golfo do México descarta-se volume muito maior de água, haja vista que ali estão instaladas cerca de 400 plataformas, enquanto na costa do Estado do Rio de Janeiro estão em operação menos de 40.

A preocupação com a clareza na interpretação das regras jurídicas relativas à operação desse importante segmento da economia nacional, bem como a relevância do petróleo extraído do mar para o balanço energético do país, já conduziu o legislador a estabelecer no § 1º do mesmo artigo 17 que "*no descarte contínuo de água de processo ou de produção em plataformas aplica-se a regulamentação ambiental específica*". A exclusão do § 2º não provocará nenhum risco ambiental, já que o alijamento, no mar, de qualquer outro resíduo contendo metais pesados está proibido, nos termos do art. 15, combinado com o inciso X, do art. 2º do projeto de lei.

Ademais, a manutenção daquele parágrafo dará ensejo a interpretações de que não se poderá efetuar nenhum descarte de água durante a produção de petróleo em plataformas marítimas, ainda que dentro dos padrões ambientais aceitos e consagrados internacionalmente.

Importa, ainda, ressaltar que a incorporação do § 2º do art. 17 na legislação brasileira implicaria elevadíssimos custos de produção de petróleo na plataforma continental e tornaria inviável a atividade produtiva; a competitividade da indústria nacional; e a atração de novos capitais indispensáveis à consecução das metas de auto-suficiência energética, sem, em contrapartida, assegurar-se qualquer benefício ambiental."

Estas, Senhor Presidente, as razões que me levaram a vetar em parte o projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 28 de abril de 2000.

LEI Nº 9.966, DE 28 DE ABRIL DE 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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º 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.

Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:

I – quando ausentes os pressupostos para aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78);

II – às embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78;

III – 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;

IV – 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.

CAPÍTULO I
DAS DEFINIÇÕES E CLASSIFICAÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I – Marpol 73/78: 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;

II – CLC/69: Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil;

III – OPRC/90: Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil;

IV – 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;

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

VI – plataformas: 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;

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

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

IX – mistura oleosa: mistura de água e óleo, em qualquer proporção;

X – 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;

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

XII – porto organizado: 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;

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

XIV – 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;

XV – 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;

XVI – alijamento: 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;

XVII – lastro limpo: 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 tranqüilas, 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;

XVIII – tanque de resíduos: qualquer tanque destinado especificamente a depósito provisório dos líquidos de drenagem e lavagem de tanques e outras misturas e resíduos;

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

XX – plano de 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;

XXI – órgão ambiental ou órgão de meio ambiente: 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;

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

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

XXIV – órgão regulador da indústria do petróleo: 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).

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, são consideradas águas sob jurisdição nacional:

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 e a costa;

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

Art. 4º Para os efeitos desta Lei, as substâncias nocivas ou perigosas classificam-se nas seguintes categorias, de acordo com o risco produzido quando descarregadas na água:

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.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente divulgará e manterá atualizada a lista das substâncias classificadas neste artigo, devendo a classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto a estabelecida pela Marpol 73/78.

CAPÍTULO II
DOS SISTEMAS DE PREVENÇÃO, CONTROLE E COMBATE DA POLUIÇÃO

Art. 5º Todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, disporá 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.

§ 1º A definição das características das instalações e meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição será feita mediante estudo técnico, que deverá estabelecer, no mínimo:

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 pessoal a ser empregado;

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

§ 2º O estudo técnico a que se refere o parágrafo anterior deverá 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.

§ 3º As instalações ou meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição poderão ser exigidos das instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, bem como dos estaleiros, marinas, clubes náuticos e similares, a critério do órgão ambiental competente.

Art. 6º As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas deverão 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 deverá ser aprovado pelo órgão ambiental competente, em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas vigentes.

Art. 7º Os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, deverão dispor de planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, os quais serão submetidos à aprovação do órgão ambiental competente.

§ 1º No caso de áreas onde se concentrem portos organizados, instalações portuárias ou plataformas, os planos de emergência individuais serão consolidados na forma de um único plano de emergência para toda a área sujeita ao risco de poluição, o qual deverá estabelecer os mecanismos de ação conjunta a serem implementados, observado o disposto nesta Lei e nas demais normas e diretrizes vigentes.

§ 2º 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.

Art. 8º Os planos de emergência mencionados no artigo anterior serão consolidados pelo órgão ambiental competente, na forma de planos de contingência locais ou regionais, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente, em consonância com o disposto na OPRC/90, consolidará os planos de contingência locais e regionais na forma do Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Art. 9º As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas e suas instalações de apoio deverão realizar auditorias ambientais bienais, independentes, com o objetivo de avaliar os sistemas de gestão e controle ambiental em suas unidades.

CAPÍTULO III
DO TRANSPORTE DE ÓLEO E SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS

Art. 10. As plataformas e os navios com arqueação bruta superior a cinqüenta 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, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão 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.

Art. 11. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa a granel deverá ter a bordo um livro de registro de carga, nos termos da Marpol 73/78, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão 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.

Art. 12. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa de forma fracionada, conforme estabelecido no Anexo III da Marpol 73/78, deverá 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.

§ 1º 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.

§ 2º As embalagens 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.

Art. 13. Os navios enquadrados na CLC/69 deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente, conforme especificado por essa convenção, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional.

Art. 14. O órgão federal de meio ambiente deverá elaborar e atualizar, anualmente, lista de substâncias cujo transporte seja proibido em navios ou que exijam medidas e cuidados especiais durante a sua movimentação.

CAPÍTULO IV
DA DESCARGA DE ÓLEO, SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS E LIXO

Art. 15. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas ou perigosas classificadas na categoria "A", definida no art. 4º desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tal, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

§ 1º A água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade superior a cinco por cento do seu volume total só poderá ser descarregada se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I – a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II – o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III – os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 2º É vedada a descarga de água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade inferior a cinco por cento do seu volume total.

Art. 16. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias classificadas nas categorias "B", "C", e "D", definidas no art. 4º desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tais, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e outras misturas que as contenham, exceto se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I – a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II – o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III – os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1º 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", definida no art. 4º desta Lei.

§ 2º Os lançamentos de que trata o parágrafo anterior deverão atender também às condições e aos regulamentos impostos pela legislação de vigilância sanitária.

Art. 17. É proibida a descarga de óleo, misturas oleosas e lixo em águas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Marpol 73/78, e não estando o navio, plataforma ou similar dentro dos limites de área ecologicamente sensível, e os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1º No descarte contínuo de água de processo ou de produção em plataformas aplica-se a regulamentação ambiental específica.

§ 2º (VETADO)

§ 3º Não será permitida a descarga de qualquer tipo de plástico, inclusive cabos sintéticos, redes sintéticas de pesca e sacos plásticos.

Art. 18. Exceto nos casos permitidos por esta Lei, 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 só poderá ser efetuada em instalações de recebimento e tratamento de resíduos, conforme previsto no art. 5º desta Lei.

Art. 19. 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.

Parágrafo único. Para fins de pesquisa, deverão ser atendidas as seguintes exigências, no mínimo:

I – a descarga seja autorizada pelo órgão ambiental competente, após análise e aprovação do programa de pesquisa;

II – esteja presente, no local e hora da descarga, pelo menos um representante do órgão ambiental que a houver autorizado;

III – o responsável pela descarga coloque 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.

Art. 20. A descarga de resíduos sólidos das operações de perfuração de poços de petróleo será objeto de regulamentação específica pelo órgão federal de meio ambiente.

Art. 21. As circunstâncias em que a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, ou misturas que os contenham, de água de lastro e de outros resíduos poluentes for autorizada não desobrigam o responsável de reparar os danos

causados ao meio ambiente e de indenizar as atividades econômicas e o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes dessa descarga.

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, deverá 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.

Art. 23. A entidade exploradora de porto organizado ou de instalação portuária, o proprietário ou operador de plataforma ou de navio, e o concessionário ou 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 minimização da poluição causada, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa.

Parágrafo único. No caso de descarga por navio não possuidor do certificado exigido pela CLC/69, a embarcação será retida e só será liberada após o depósito de caução como garantia para pagamento das despesas decorrentes da poluição.

Art. 24. A contratação, por órgão ou empresa pública ou privada, de navio para realização de transporte de óleo ou de substância enquadrada nas categorias definidas no art. 4º desta Lei só poderá efetuar-se após a verificação de que a empresa transportadora esteja devidamente habilitada para operar de acordo com as normas da autoridade marítima.

CAPÍTULO V
DAS INFRAÇÕES E DAS SANÇÕES

Art. 25. São infrações, punidas na forma desta Lei:

I – descumprir o disposto nos arts. 5º, 6º e 7º:

Pena – multa diária;

II – descumprir o disposto nos arts. 9º e 22:

Pena – multa;

III – descumprir o disposto nos arts. 10, 11 e 12:

Pena – multa e retenção do navio até que a situação seja regularizada;

IV – descumprir o disposto no art. 24:

Pena – multa e suspensão imediata das atividades da empresa transportadora em situação irregular.

§ 1º Respondem pelas infrações previstas neste artigo, na medida de sua ação ou omissão:

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.

§ 2º O valor da multa de que trata este artigo será fixado no regulamento desta Lei, sendo o mínimo de R$ 7.000,00 (sete mil reais) e o máximo de R$ 50.000.000,00 (cinqüenta milhões de reais).

§ 3º A aplicação das penas previstas neste artigo não isenta o agente de outras sanções administrativas e penais previstas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, 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.

Art. 26. A inobservância ao disposto nos arts. 15, 16, 17 e 19 será punida na forma da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e seu regulamento.

CAPÍTULO VI
DISPOSIÇÕES FINAIS E COMPLEMENTARES

Art. 27. São responsáveis pelo cumprimento desta Lei:

I – a autoridade marítima, por intermédio de suas organizações competentes, com as seguintes atribuições:

a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, e as cargas embarcadas, de natureza nociva ou perigosa, autuando 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;

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;

II – o órgão federal de meio ambiente, com 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, autuando 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;

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;

III – o órgão estadual de meio ambiente com 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 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;

d) autuar os infratores na esfera de sua competência;

IV – o órgão municipal de meio ambiente, com 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;

c) autuar os infratores na esfera de sua competência;

V – o órgão regulador da indústria do petróleo, 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.

§ 1º A Procuradoria-Geral da República comunicará previamente aos ministérios públicos estaduais a propositura de ações judiciais para que estes exerçam as faculdades previstas no § 5º do art. 5º da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, na redação dada pelo art. 113 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 - Código de Defesa do Consumidor.

§ 2º A negligência ou omissão dos órgãos públicos na apuração de responsabilidades pelos incidentes e na aplicação das respectivas sanções legais implicará crime de responsabilidade de seus agentes.

Art. 28. 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.

Art. 29. Os planos de contingência estabelecerão o nível de coordenação e as atribuições dos diversos órgãos e instituições públicas e privadas neles envolvidas.

Parágrafo único. As autoridades a que se referem os incisos XXI, XXII, XXIII e XXIV do art. 2º desta Lei atuarão de forma integrada, nos termos do regulamento.

Art. 30. O alijamento em águas sob jurisdição nacional deverá obedecer às condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, de 1972, promulgada pelo Decreto nº 87.566, de 16 de setembro de 1982, e suas alterações.

Art. 31. Os portos organizados, as instalações portuárias e as plataformas já em operação terão os seguintes prazos para se adaptarem ao que dispõem os arts. 5º, 6º e 7º:

I – trezentos e sessenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para elaborar e submeter à aprovação do órgão federal de meio ambiente o estudo técnico e o manual de procedimento interno a que se referem, respectivamente, o § 1º do art. 5º e o art. 6º;

II – trinta e seis meses, após a aprovação a que se refere o inciso anterior, para colocar em funcionamento as instalações e os meios destinados ao recebimento e tratamento dos

diversos tipos de resíduos e ao controle da poluição, previstos no art. 5º, incluindo o pessoal adequado para operá-los;

III – cento e oitenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para apresentar ao órgão ambiental competente os planos de emergência individuais a que se refere o *caput* do art. 7º.

Art. 32. Os valores arrecadados com a aplicação das multas previstas nesta Lei serão destinados aos órgãos que as aplicarem, no âmbito de suas competências.

Art. 33. O Poder Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, no prazo de trezentos e sessenta dias da data de sua publicação.

Art. 34. Esta Lei entra em vigor noventa dias da data de sua publicação.

Art. 35. Revogam-se a Lei nº 5.357, de 17 de novembro de 1967, e o § 4º do art. 14 da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.

Brasília, 28 de abril de 2000; 179º da Independência e 112º da República.

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 37, DE 1996
(nº 2.891/92, na Casa de origem)

EMENTA: 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.

AUTOR: Poder Executivo

TRAMITAÇÃO NA CÂMARA DOS DEPUTADOS:
LEITURA: 4/6/92 - DCD de 5/6/96

COMISSÕES:	RELATORES:
Relações Exteriores	Dep. Aloisio Vasconcelos
Viação e Transportes, Desenvolvimento Urbano e Interior	Dep. Murilo Rezende
Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias	Dep. Paulo Delgado
	Dep. Wilson Branco
Constituição e Justiça e de Redação	Dep. Marconi Perillo
	Dep. Nilson Gibson (Redação Final)

ENCAMINHAMENTO AO SENADO FEDERAL
Através do Ofício PS-GSE/Nº 109, de 18/6/96

TRAMITAÇÃO NO SENADO FEDERAL:

LEITURA: 21/6/96 - DSF de 22/6/96.

COMISSÕES:	RELATORES:
Constituição e Justiça	Sen. José Fogaça
	Sen Lúcio Alcântara (Parecer nº 132/2000)
Assuntos Sociais	Sen. Osmar Dias (Parecer nº 131 e 133/98)
Diretora	Sen. Carlos Patrocínio (Parecer nº 134/2000)

ENCAMINHAMENTO À CÂMARA DOS DEPUTADOS, DO SUBSTITUTIVO APRESENTADO PELO SENADO;
Através do Ofício SF/Nº 435, de 13/3/2000

TRAMITAÇÃO DO SUBSTITUTIVO APRESENTADO PELO SENADO NA CÂMARA DOS DEPUTADOS:

LEITURA: 21/3/2000 DCD (Seção I), de 22/3/2000

COMISSÕES:	RELATORES:
Viação e Transportes	Dep. Eliseu Resende
Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias	Dep. Fernando Gabeira
Const., Justiça e Redação	Dep. Iedio Rosa
	Dep. Iedio Rosa (Redação Final)

ENCAMINHAMENTO À SANÇÃO:
Através da Mensagem nº 4, de 7/4/2000.

VETO PARCIAL MENS Nº /2000-CN
(nº 571/2000, na origem)

Parte sancionada: Lei nº 9.966, de 28/4/2000
(D.O. de 29/4/2000)

Partes vetadas:
- § 2º do art. 17.

LEITURA:

COMISSÃO MISTA INCUMBIDA DE RELATAR O VETO:
SENADORES DEPUTADOS

PRAZO DE TRAMITAÇÃO:

Sanciono em parte, pelas razões constantes da Mensagem de veto.
28/4/2000

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.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1° 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.

Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:

I - quando ausentes os pressupostos para aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78);

II - às embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78;

III - 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;

IV - 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.

CAPÍTULO I
DAS DEFINIÇÕES E CLASSIFICAÇÕES

Art. 2° Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I - Marpol 73/78: 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;

II - CLC/69: Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil;

III - OPRC/90: Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil;

IV - 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;

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

VI - plataformas: 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;

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

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

IX - mistura oleosa: mistura de água e óleo, em qualquer proporção;

X - 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;

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

XII - porto organizado: 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 umaautoridade portuária;

XIII - instalação portuária ou terminal: instalação explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto organizado, utilizada na

movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

XIV - 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;

XV - 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;

XVI - alijamento: 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;

XVII - lastro limpo: 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 tranqüilas, 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;

XVIII - tanque de resíduos: qualquer tanque destinado especificamente a depósito provisório dos líquidos de drenagem e lavagem de tanques e outras misturas e resíduos;

XIX - plano de emergência: conjunto de medidas que determinam e estabelecem as responsabilidades setoriais e as ações a serem desencadeadas imediatamente após um incidente, bem como definem os recursos humanos, materiais e equipamentos

adequados à prevenção, controle e combate à poluição das águas;

XX - plano de 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;

XXI - órgão ambiental ou órgão de meio ambiente: 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;

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

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

XXIV - órgão regulador da indústria do petróleo: 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).

Art. 3° Para os efeitos desta Lei, são consideradas águas sob jurisdição nacional:

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 e a costa;

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

Art. 4° Para os efeitos desta Lei, as substâncias nocivas ou perigosas classificam-se nas seguintes categorias, de acordo com o risco produzido quando descarregadas na água:

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.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente divulgará e manterá atualizada a lista das substâncias classificadas neste artigo, devendo a classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto a estabelecida pela Marpol 73/78.

CAPÍTULO II
DOS SISTEMAS DE PREVENÇÃO, CONTROLE E COMBATE DA POLUIÇÃO

Art. 5° Todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, disporá 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.

§ 1° A definição das características das instalações e meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição será feita mediante estudo técnico, que deverá estabelecer, no mínimo:

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 pessoal a ser empregado;

VII - o cronograma de implantação e o início de operação das instalações.

§ 2° O estudo técnico a que se refere o parágrafo anterior deverá 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.

§ 3° As instalações ou meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição poderão ser exigidos das instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, bem como dos estaleiros, marinas, clubes náuticos e similares, a critério do órgão ambiental competente.

Art. 6° As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas deverão 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 deverá ser aprovado pelo órgão ambiental competente, em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas vigentes.

Art. 7° Os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, deverão dispor de planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, os quais serão submetidos à aprovação do órgão ambiental competente.

§ 1° No caso de áreas onde se concentrem portos organizados, instalações portuárias ou plataformas, os planos de emergência individuais serão consolidados na forma de um único plano de emergência para toda a área sujeita ao risco de poluição, o qual deverá estabelecer os mecanismos de ação conjunta a serem implementados, observado o disposto nesta Lei e nas demais normas e diretrizes vigentes.

§ 2° 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.

Art. 8° Os planos de emergência mencionados no artigo anterior serão consolidados pelo órgão ambiental competente, na forma de planos de contingência locais ou regionais, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente, em consonância com o disposto na OPRC/90, consolidará os planos de contingência locais e regionais na forma do Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Art. 9° As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas e suas instalações de apoio deverão realizar auditorias ambientais bienais, independentes, com o objetivo de avaliar os sistemas de gestão e controle ambiental em suas unidades.

CAPÍTULO III
DO TRANSPORTE DE ÓLEO E SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS

Art. 10. As plataformas e os navios com arqueação bruta superior a cinqüenta 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, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo

órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão 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.

Art. 11. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa a granel deverá ter a bordo um livro de registro de carga, nos termos da Marpol 73/78, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão 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.

Art. 12. Todo navio que transportar substância nociva ou perigosa de forma fracionada, conforme estabelecido no Anexo III da Marpol 73/78, deverá 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.

§ 1° 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.

§ 2° As embalagens 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.

Art. 13. Os navios enquadrados na CLC/69 deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente, conforme especificado por essa convenção, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional.

Art. 14. O órgão federal de meio ambiente deverá elaborar e atualizar, anualmente, lista de substâncias cujo transporte seja proibido em navios ou que exijam medidas e cuidados especiais durante a sua movimentação.

CAPÍTULO IV
DA DESCARGA DE ÓLEO, SUBSTÂNCIAS NOCIVAS OU PERIGOSAS E LIXO

Art. 15. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas ou perigosas classificadas na categoria "A", definida no art. 4° desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tal, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

§ 1° A água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade superior a cinco por cento do seu volume total só poderá ser descarregada se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I - a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II - o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III - os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 2° É vedada a descarga de água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado em quantidade inferior a cinco por cento do seu volume total.

Art. 16. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias classificadas nas categorias "B", "C", e "D", definidas no art. 4° desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tais, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e outras misturas que as contenham, exceto se atendidas cumulativamente as seguintes condições:

I - a situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela Marpol 73/78;

II - o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível;

III - os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1° 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", definida no art. 4° desta Lei.

§ 2° Os lançamentos de que trata o parágrafo anterior deverão atender também às condições e aos regulamentos impostos pela legislação de vigilância sanitária.

Art. 17. É proibida a descarga de óleo, misturas oleosas e lixo em águas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Marpol 73/78, e não estando o navio, plataforma ou similar dentro dos limites de área ecologicamente sensível, e os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

§ 1° No descarte contínuo de água de processo ou de produção em plataformas aplica-se a regulamentação ambiental específica.

§ 2° Não será permitido o alijamento de metais pesados ou resíduos líquidos ou sólidos contendo tais substâncias.

§ 3° Não será permitida a descarga de qualquer tipo de plástico, inclusive cabos sintéticos, redes sintéticas de pesca e sacos plásticos.

Art. 18. Exceto nos casos permitidos por esta Lei, 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 só poderá ser efetuada em instalações de recebimento e tratamento de resíduos, conforme previsto no art. 5° desta Lei.

Art. 19. 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.

Parágrafo único. Para fins de pesquisa, deverão ser atendidas as seguintes exigências, no mínimo:

I - a descarga seja autorizada pelo órgão ambiental competente, após análise e aprovação do programa de pesquisa;

II - esteja presente, no local e hora da descarga, pelo menos um representante do órgão ambiental que a houver autorizado;

III - o responsável pela descarga coloque 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.

Art. 20. A descarga de resíduos sólidos das operações de perfuração de poços de petróleo será objeto de regulamentação específica pelo órgão federal de meio ambiente.

Art. 21. As circunstâncias em que a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, ou misturas que os contenham, de água de lastro e de outros resíduos poluentes for autorizada não desobrigam o responsável de reparar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar as atividades econômicas e o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes dessa descarga.

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, deverá 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.

Art. 23. A entidade exploradora de porto organizado ou de instalação portuária, o proprietário ou operador de plataforma ou de navio, e o concessionário ou 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 minimização da poluição causada, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa.

Parágrafo único. No caso de descarga por navio não possuidor do certificado exigido pela CLC/69, a embarcação será retida e só será liberada após o depósito de caução como garantia para pagamento das despesas decorrentes da poluição.

Art. 24. A contratação, por órgão ou empresa pública ou privada, de navio para realização de transporte de óleo ou de substância enquadrada nas categorias definidas no art. 4° desta Lei só poderá efetuar-se após a verificação de que a empresa transportadora esteja devidamente habilitada para operar de acordo com as normas da autoridade marítima.

CAPÍTULO V
DAS INFRAÇÕES E DAS SANÇÕES

Art. 25. São infrações, punidas na forma desta Lei:

I - descumprir o disposto nos arts. 5°, 6° e 7°:

Pena - multa diária;

II - descumprir o disposto nos arts. 9° e 22:

Pena - multa;

III - descumprir o disposto nos arts. 10, 11 e 12:

Pena - multa e retenção do navio até que a situação seja regularizada;

IV - descumprir o disposto no art. 24:

Pena - multa e suspensão imediata das atividades da empresa transportadora em situação irregular.

§ 1° Respondem pelas infrações previstas neste artigo, na medida de sua ação ou omissão:

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.

§ 2° O valor da multa de que trata este artigo será fixado no regulamento desta Lei, sendo o mínimo de R$ 7.000,00 (sete mil reais) e o máximo de R$ 50.000.000,00 (cinqüenta milhões de reais).

§ 3° A aplicação das penas previstas neste artigo não isenta o agente de outras sanções administrativas e penais previstas na Lei n° 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, 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.

Art. 26. A inobservância ao disposto nos arts. 15, 16, 17 e 19 será punida na forma da Lei n° 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e seu regulamento.

CAPÍTULO VI
DISPOSIÇÕES FINAIS E COMPLEMENTARES

Art. 27. São responsáveis pelo cumprimento desta Lei:

I - a autoridade marítima, por intermédio de suas organizações competentes, com as seguintes atribuições:

a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, e as cargas embarcadas, de natureza nociva ou perigosa, autuando 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;

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;

II - o órgão federal de meio ambiente, com 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, autuando 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;

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;

III - o órgão estadual de meio ambiente com 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 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;

d) autuar os infratores na esfera de sua competência;

IV - o órgão municipal de meio ambiente, com 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;

c) autuar os infratores na esfera de sua competência;

V - o órgão regulador da indústria do petróleo, 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.

§ 1° A Procuradoria-Geral da República comunicará previamente aos ministérios públicos estaduais a propositura

de ações judiciais para que estes exerçam as faculdades previstas no § 5° do art. 5° da Lei n° 7.347, de 24 de julho de 1985, na redação dada pelo art. 113 da Lei n° 8.078, de 11 de setembro de 1990 - Código de Defesa do Consumidor.

§ 2° A negligência ou omissão dos órgãos públicos na apuração de responsabilidades pelos incidentes e na aplicação das respectivas sanções legais implicará crime de responsabilidade de seus agentes.

Art. 28. 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.

Art. 29. Os planos de contingência estabelecerão o nível de coordenação e as atribuições dos diversos órgãos e instituições públicas e privadas neles envolvidas.

Parágrafo único. As autoridades a que se referem os incisos XXI, XXII, XXIII e XXIV do art. 2° desta Lei atuarão de forma integrada, nos termos do regulamento.

Art. 30. O alijamento em águas sob jurisdição nacional deverá obedecer às condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, de 1972, promulgada pelo Decreto n° 87.566, de 16 de setembro de 1982, e suas alterações.

Art. 31. Os portos organizados, as instalações portuárias e as plataformas já em operação terão os seguintes prazos para se adaptarem ao que dispõem os arts. 5°, 6° e 7°:

I - trezentos e sessenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para elaborar e submeter à aprovação do órgão federal de meio ambiente o estudo técnico e o manual de

procedimento interno a que se referem, respectivamente, o § 1° do art. 5° e o art. 6°;

II - trinta e seis meses, após a aprovação a que se refere o inciso anterior, para colocar em funcionamento as instalações e os meios destinados ao recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e ao controle da poluição, previstos no art. 5°, incluindo o pessoal adequado para operá-los;

III - cento e oitenta dias a partir da data de publicação desta Lei, para apresentar ao órgão ambiental competente os planos de emergência individuais a que se refere o *caput* do art. 7°.

Art. 32. Os valores arrecadados com a aplicação das multas previstas nesta Lei serão destinados aos órgãos que as aplicarem, no âmbito de suas competências.

Art. 33. O Poder Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, no prazo de trezentos e sessenta dias da data de sua publicação.

Art. 34. Esta Lei entra em vigor noventa dias da data de sua publicação.

Art. 35. Revogam-se a Lei n° 5.357, de 17 de novembro de 1967, e o § 4° do art. 14 da Lei n° 6.938, de 31 de agosto de 1981.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 07 de abril de 2000

SGM/P 462/00 **Brasília,** 05 **de** junho **de 2000.**

Senhor Presidente

Em atenção ao ofício CN/nº 126, de 3 de maio de 2000, tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que designei os Senhores Deputados, FERNANDO GABEIRA, PAULO DELGADO E ANTÔNIO CAMBRAIA, para integrarem a Comissão Mista incumbida de relatar o veto ao Projeto de Lei nº 37, de 1996, 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".

Colho o ensejo para renovar a Vossa Excelência protestos de apreço.

Atenciosamente,

MICHEL TEMER
PRESIDENTE

Excelentíssimo Senhor
Senador ANTÔNIO CARLOS MAGALHÃES
DD. Presidente do Senado Federal
N E S T A

SGM/P 463/00 **Brasília,** 05 **de** junho **de 2000.**

Senhor Deputado,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência sua designação para integrar a Comissão Mista incumbida de relatar o veto ao Projeto de Lei nº 37, de 1996, 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".

Colho o ensejo para renovar a Vossa Excelência protestos de apreço.

Atenciosamente,

MICHEL TEMER
PRESIDENTE

Excelentíssima Senhor
Deputado ANTÔNIO CABRAIA
Gabinete nº 658, Anexo IV
N E S T A

SGM/P 463/00 **Brasília,** 05 **de** junho **de 2000.**

Senhor Deputado,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência sua designação para integrar a Comissão Mista incumbida de relatar o veto ao Projeto de Lei nº 37, de 1996, 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".

Colho o ensejo para renovar a Vossa Excelência protestos de apreço.

Atenciosamente,

MICHEL TEMER
PRESIDENTE

Excelentíssima Senhor
Deputado PAULO DELGADO
Gabinete nº 268, Anexo III
N E S T A

SGM/P 463/00 **Brasília,** 05 **de** junho **de 2000.**

Senhor Deputado,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência sua designação para integrar a Comissão Mista incumbida de relatar o veto ao Projeto de Lei nº 37, de 1996, 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".

Colho o ensejo para renovar a Vossa Excelência protestos de apreço.

Atenciosamente,

MICHEL TEMER
PRESIDENTE

Excelentíssima Senhor
Deputado FERNANDO GABEIRA
Gabinete nº 374, Anexo III
N E S T A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

(DO PODER EXECUTIVO)

MENSAGEM Nº 175/92

ASSUNTO:

Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional, e dá outras providências.

PL. 2.891/92 Art. 24,II
REDISTRIBUIDO nos termos da Resol. 25/92
as Comissoes:
Viacao e Transportes
Defesa Cons. Meio Ambiente e Minorias
Const. e Justica e de Redacao(Art.54,RI)

DESPACHO: E.INTERIOR-DEFESA DO CONSUMIDOR-MEIO AMBIENTE E MINORIAS-CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO(ART.54)-ART.24,II.

AO ARQUIVO em 02 de Junho de 19 92

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. _____, em _____ 19____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19____

O Presidente da Comissão de _____

PROJETO N.º 2.891 / 92 DE 19

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 2.891, DE 1992

(DO PODER EXECUTIVO)

MENSAGEM Nº175/92

COMISSÕES PERMANENTES - CD

Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional, e dá outras providências.

VIDE CAPA

(ÀS COMISSÕES DE RELAÇÕES EXTERIORES; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DESENVOLVIMENTO URBANO E INTERIOR; DEFESA DO CONSUMIDOR; MEIO AMBIENTE E MINORIAS; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART.54) - ART.24,II).

GER 20.01.0007.6 - (SET/86)

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Capítulo I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Para os fins da presente Lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - MARPOL 73/78: a Convenção Internacional de 1973 para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, a 2 de novembro de 1973, tal como alterada pelo Protocolo de 1978 à citada Convenção, concluído em Londres a 17 de fevereiro de 1978 e suas emendas, desde que ratificadas pelo governo brasileiro;

II - CLC/69: a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo de 1969, ratificada pelo Brasil e promulgada pelo Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977;

III - ÁREAS ECOLOGICAMENTE SENSÍVEIS: as regiões de águas marítimas e interiores, onde a prevenção, o controle da poluição e a proteção ecológica exigem medidas especiais para a preservação do meio ambiente definidas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA e determinadas em lei;

IV - NAVIO: a embarcação de qualquer tipo operando no ambiente aquático e inclui "hidrofoil boats", veículos a colchão de ar, submersíveis e engenhos flutuantes;

V - NAVIO-TANQUE: o navio construído ou adaptado para transportar óleo a granel nos seus tanques de carga e inclui transportadores combinados e qualquer navio de produtos químicos quando transportando uma carga total ou parcial de óleo a granel;

VI - TRANSPORTADOR COMBINADO: o navio projetado para transportar óleo ou cargas sólidas a granel;

VII - NAVIO DE PRODUTOS QUÍMICOS: o navio construído ou adaptado principalmente para transportar uma carga a granel de substâncias líquidas nocivas, ou qualquer outro navio quando estiver transportando uma carga ou parte de substâncias líquidas nocivas a granel;

VIII - PLATAFORMA: as instalações ou estruturas, fixas ou flutuantes, localizadas em águas sob jurisdição nacional, destinadas às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a exploração ou explotação dos recursos minerais oriundos do leito das águas interiores, seu subsolo ou do mar, da plataforma continental ou seu subsolo;

IX - INSTALAÇÕES DE APOIO: qualquer instalação ou estrutura para apoio ou execução das atividades da plataforma e terminais, especialmente os dutos submarinos, monobóias e quadro de bóias para amarração de navios;

X - ÓLEO: qualquer forma de hidrocarboneto, incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de óleo e produtos refinados;

XI - MISTURA OLEOSA: a mistura com qualquer conteúdo de óleo;

XII - SUBSTÂNCIA NOCIVA: qualquer substância, inclusive óleo e mistura oleosa que, se descarregada nas águas, for capaz de gerar riscos ou causar danos à saúde humana, ao ecossistema aquático ou prejudicar o uso legítimo das águas;

XIII - DESCARGA: qualquer despejo, escape, derrame, vazamento, bombeamento, lançamento para fora ou esvaziamento de um navio, plataforma ou suas instalações de apoio, portos e terminais, de qualquer quantidade de substâncias nocivas;

XIV - PORTO: toda instalação no litoral, margens dos rios, lagos, lagoas e canais destinados à atracação ou amarração de navios e à movimentação de cargas ou pessoas;

XV - TERMINAL: a instalação portuária situada no litoral, margens de rios, lagos, lagoas e canais, destinada à atracação ou amarração de navios para movimentar carga especializada;

XVI - INCIDENTE: a descarga de substâncias nocivas decorrente de um fato, ação intencional ou acidental que cause risco ou dano ao meio ambiente;

XVII - TERRA MAIS PRÓXIMA: a mais próxima linha-de-base reta a partir da qual é estabelecido o mar territorial brasileiro;

COMISSÕES PERMANENTES - SD 3

XVIII - PLANO DE AÇÃO DE EMERGÊNCIA: o conjunto de medidas que determina e estabelece as responsabilidades setoriais e as ações a serem desencadeadas imediatamente após um incidente, bem assim define os recursos humanos, materiais e equipamentos adequados para a prevenção, controle e combate à poluição dos recursos hídricos;

XIX - PLANO DE CONTINGÊNCIA: o conjunto de procedimentos e ações que visa a integração dos diversos Planos de Ação de Emergência setoriais, bem assim define os recursos humanos, materiais e equipamentos complementares para a prevenção, controle e combate à poluição dos recursos hídricos;

XX - ÁGUAS INTERIORES: aquelas sob jurisdição nacional, compreendidas entre a costa e a linha-de-base, a partir de onde se mede o mar territorial, as dos portos, das baías, dos rios e de suas embocaduras, dos lagos, das lagoas e dos canais, dos arquipélagos e as águas entre os baixios a descoberto e a costa;

XXI - ÁGUAS MARÍTIMAS: todas as águas, sob jurisdição nacional, que não sejam interiores;

XXII - LIXO: todos os tipos de sobras de víveres, além de resíduos resultantes de faxinas domésticas e trabalhos rotineiros do navio, plataformas, portos, terminais e instalações de apoio;

XXIII - ALIJAMENTO: todo o despejo deliberado de resíduos ou outras substâncias efetuado por embarcações, aeronaves, plataformas, ou outras construções no mar, incluindo o afundamento deliberado de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções no mar.

Capítulo II
DA POLUIÇÃO POR ÓLEO

Art. 2º Somente para efeito da aplicação deste Capítulo, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - LASTRO LIMPO: a água de lastro existente num tanque que, desde que transportou óleo pela última vez, foi submetido a tal limpeza que se esse lastro fosse descarregado por um navio parado em águas limpas e tranqüilas, 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;

II - LASTRO SEGREGADO: a água de lastro existente num tanque completamente separado dos sistemas de óleo de carga e óleo combustível e permanentemente destinado ao transporte de lastro ou outras cargas, que não sejam óleo, misturas oleosas e substâncias nocivas, conforme definidas nesta Lei;

III - RAZÃO INSTANTÂNEA DE DESCARGA DE CONTEÚDO DE ÓLEO: a

(Fls. 4 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

razão de descarga de óleo em litros por hora, em qualquer instante, dividida pela velocidade em milhas por hora (nó) no mesmo instante;

IV - TANQUES DE RESÍDUOS: o tanque destinado especificamente para a coleta das drenagens de tanques, lavagem dos mesmos e outras misturas oleosas;

V - NAVIO NOVO: o navio que atenda a uma das seguintes situações:

a) o contrato de construção tenha sido assinado após 31 de dezembro de 1975;

b) na ausência de contrato de construção, a quilha tenha sido batida ou estava em estágio similar de construção, após 30 de junho de 1976;

c) a entrega tenha sido efetivada após 31 de dezembro de 1979;

d) tenha sofrido uma grande obra de conversão, mediante contrato assinado após 31 de dezembro de 1975 e, na ausência deste, tenha iniciado as obras após 30 de junho de 1976 ou que tenha sido dado como pronto após 31 de dezembro de 1979;

VI - NAVIO EXISTENTE: o navio não enquadrado nas situações previstas no inciso anterior;

VII - GRANDE OBRA DE CONVERSÃO: a conversão de um navio existente que importe em uma das seguintes situações:

a) altere substancialmente suas dimensões ou a sua capacidade de transporte;

b) mude o seu tipo;

c) tenha por objeto prolongar substancialmente o seu tempo de vida;

d) altere de tal modo o navio que, se fosse novo, ficaria sujeito aos requisitos relevantes da Convenção MARPOL 73/78 , os quais não lhe seriam aplicáveis como navio existente.

Art. 3º É proibida a descarga de óleo ou misturas oleosas em águas marítimas sob jurisdição nacional, exceto se satisfeitas cumulativamente as seguintes condições:

I - para navios-tanque ou combinado que:

a) não se encontrem dentro dos limites de Áreas Ecologicamente Sensíveis;

(Fls. 5 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

b) estejam a mais de cinqüenta milhas náuticas da terra mais próxima;

c) estejam em viagem;

d) a Razão Instantânea de Descarga do Conteúdo de óleo não exceda a sessenta litros por milha náutica;

e) a quantidade total de óleo lançado no mar não ultrapasse, para navios-tanque existentes, 1/15.000 da quantidade total da carga da qual o resíduo constitui uma parte e, para navios-tanque novos, 1/30.000 dessa mesma quantidade;

f) possuam em operação sistema de monitoramento e controle de descarga de óleo e arranjo de tanque de resíduo aprovado pelo órgão competente;

II - para navios com arqueação bruta igual ou maior a quatrocentos que não seja navio-tanque ou combinado e que:

a) não se encontrem dentro dos limites de Áreas Ecologicamente Sensíveis;

b) estejam a mais de doze milhas náuticas da terra mais próxima;

c) estejam em viagem;

d) o conteúdo de óleo do efluente seja inferior a cem partes por milhão;

e) possuam em operação sistema de monitoramento e controle de descarga de óleo, equipamento separador de água e óleo e equipamento de filtragem de óleo ou outra instalação, aprovado pelo órgão competente;

III - para navios com arqueação bruta inferior a quatrocentos que não seja navio-tanque ou combinado que:

a) não se encontrem dentro dos limites de Áreas Ecologicamente Sensíveis;

b) o conteúdo do óleo do efluente sem diluição seja inferior a quinze partes por milhão;

c) possuam em operação um equipamento de filtragem de óleo, conforme pelo órgão competente;

IV - para as plataformas fixas ou flutuantes, quando empregadas na exploração, explotação e procedimentos associados aos recursos do fundo do mar, que atendam aos requisitos da legislação ambiental;

(Fls. 6 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

V - para os portos e terminais que atendam a legislação ambiental.

§ 1º As infrações ao disposto neste artigo sujeitam seus agentes às seguintes penalidades:

inciso I letra "a" - penalidade Grupo 1;
letras "b", "c", "d", "e" e "f" - penalidade Grupo 2;

inciso II letra a - penalidade Grupo 1;
letras "b", "c", "d" e "e" - penalidade Grupo 2;

inciso III letra "a" - penalidade Grupo 1;
letras "b" e "c" - penalidade do Grupo 2;

inciso IV - penalidade do Grupo 2;

§ 2º No caso de descarga de misturas oleosas provenientes dos porões da praça de máquinas de navios-tanque ou combinados, aplicam-se as disposições do inciso II deste artigo.

§ 3º Para a descarga de lastro limpo ou segregado, ou misturas oleosas não processadas cujo conteúdo do óleo, sem diluição, não exceda quinze partes por milhão, não sejam originadas dos porões da praça de bombas de carga e não estejam misturadas com resíduos de óleo de carga, aplicam-se as disposições do inciso III.

Art. 4º Para a descarga de misturas oleosas processadas, devem ser satisfeitas, cumulativamente, as seguintes condições:

I - não sejam provenientes dos porões de bombas de carga;

II - não estejam misturadas com resíduos de óleo de carga;

III - o conteúdo de óleo do efluente, sem diluição, seja inferior a quinze partes por milhão;

IV - o navio possua em operação um equipamento de filtragem de óleo, aprovado pela autoridade administrativa competente;

V - o navio não se encontre dentro dos limites de Áreas Ecologicamente Sensíveis.

Parágrafo único. As infrações ao disposto neste artigo sujeitam seus agentes às seguintes penalidades:

incisos I, II, III e IV - penalidade Grupo 2;

inciso V - penalidade Grupo 1.

Art. 5º É proibida a descarga de óleo ou misturas oleosas

em águas interiores sob jurisdição nacional, salvo se satisfeitas as condições previstas na legislação ambiental.

Parágrafo único. As infrações ao disposto neste artigo sujeitam seus agentes às penalidades do Grupo 1.

Art. 6º Sem prejuízo da obrigação de minimização dos efeitos, reparação dos danos causados e recuperação do meio ambiente, não serão considerados como violação ao disposto nos arts. 3º, 4º e 5º, as seguintes descargas:

I - para fins de pesquisa, desde que atendam, cumulativamente, as seguintes exigências:

a) que tiverem sido autorizadas pelo órgão competente, após análise do programa de pesquisa, que será previamente submetido à apreciação do Órgão ambiental competente;

b) que forem efetuadas na presença de representantes dos órgãos competentes;

c) que forem realizadas fora de área ecologicamente sensível e se o responsável pela descarga tiver no local equipamentos especializados em número e qualidade, já testados e aprovados pelo órgão federal de meio ambiente para efetuar a contenção e a remoção completa do óleo após a descarga;

II - quando necessárias para garantir a salvaguarda da vida humana ou a segurança de um navio;

III - quando resultante de avaria ocorrida no navio ou em seu equipamento, desde que não decorrentes de culpa e, comprovadamente, tenham sido tomadas todas as precauções possíveis para prevenir o acidente e, após a ocorrência da avaria ou a descoberta do vazamento sejam adotadas as providências imediatas e adequadas para minimizar os efeitos da descarga.

Art. 7º O óleo ou misturas oleosas que não possam ser descarregados em águas marítimas ou interiores, de acordo com o previsto nos arts. 4º e 5º desta Lei, deverão ser retidos a bordo para descarga em instalações de recebimento.

Art. 8º O navio com arqueação bruta maior que cinqüenta, que transporte óleo ou o utilize para sua movimentação ou operação em plataformas portará a bordo, obrigatoriamente, um Livro de Registro de Óleo, aprovado pelo órgão competente, para o caso de navios e plataformas nacionais, no qual serão feitas anotações relativas a todas as movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas, inclusive as entregas efetuadas às instalações de recebimento.

§ 1º As operações lançadas no Livro de Registro de Óleo deverão ser assinadas pelo oficial ou tripulante responsável pelas

SENADO DE COMISSÕES PERMANENTES

mesmas e as páginas do referido Livro, quando completadas, deverão ser assinadas pelo comandante ou autoridade equivalente.

§ 2º Caberá ao órgão competente exercer a fiscalização e o controle da execução de que trata este artigo.

§ 3º O não cumprimento do disposto neste artigo sujeitará os infratores às penalidades do Grupo 5.

Capítulo III
DA POLUIÇÃO POR SUBSTÂNCIAS LÍQUIDAS NOCIVAS A GRANEL

Art. 9º Para efeito da aplicação desta Lei, as substâncias nocivas serão divididas em quatro categorias como segue:

I - CATEGORIA A: Substâncias Líquidas Nocivas aquelas que, se fossem descarregadas mediante operações de limpeza de tanques ou de deslastreamento, apresentariam alto risco para os recursos hídricos e a saúde humana, ou causariam sérios danos à utilização das águas, no seu uso legítimo;

II - CATEGORIA B: Substâncias Líquidas Nocivas aquelas que, se fossem descarregadas mediante operações de limpeza de tanques ou de deslastreamento, apresentariam médio risco para os recursos hídricos e a saúde humana, ou causariam danos à utilização das águas, no seu uso legítimo;

III - CATEGORIA C: Substâncias Líquidas Nocivas aquelas que, se fossem descarregadas mediante operações de limpeza de tanques ou de deslastreamento, apresentariam moderado risco para os recursos hídricos ou a saúde humana, ou causariam danos mínimos à utilização das águas, no seu uso legítimo;

IV - CATEGORIA D: Substâncias Líquidas Nocivas aquelas que, se fossem descarregadas mediante operações de limpeza de tanques ou de deslastreamento, apresentariam baixo risco para os recursos hídricos ou a saúde humana, ou causariam danos mínimos à utilização das água, no seu uso legítimo.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente divulgará lista das substâncias referidas neste artigo e as suas respectivas categorias e procedimento para efeito da aplicação do disposto nos arts. 10, 11, 12 e 13 desta Lei.

Art. 10. É proibida a descarga, em águas marítimas sob jurisdição nacional, de substâncias da Categoria A, ainda que provisoriamente classificadas como tais, ou água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outros resíduos ou misturas contendo tais substâncias.

§ 1º No caso de lavagens de tanques contendo tais substâncias ou misturas, os resíduos resultantes deverão ser descarrega-

(Fls. 9 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

dos na sua totalidade para uma instalação de recebimento até que a concentração das substâncias no efluente transferidas para tal instalação atenda aos requisitos previstos na legislação ambiental.

§ 2º Qualquer água subseqüentemente adicionada ao tanque, em quantidade não inferior a cinco por cento do seu volume total, só poderá ser descarregada no mar quando as seguintes condições forem satisfeitas:

a) o navio esteja navegando numa rota normal à velocidade de pelo menos sete nós, caso tenha propulsão própria, ou a quatro nós, caso não disponha da mesma;

b) a descarga seja feita abaixo da linha d'água e de modo a não contaminar os sistemas de aspiração de água;

c) a descarga seja feita a uma distância não inferior a doze milhas náuticas da terra mais próxima e o navio esteja navegando em uma área com profundidade superior a 25 metros;

d) o navio não se encontre dentro dos limites de Áreas Ecologicamente Sensíveis;

e) os procedimentos e arranjos para descargas sejam aprovados pela autoridade administrativa competente ou entidades por ela credenciadas, levando em consideração os parâmetros previstos na legislação ambiental.

Parágrafo único. As infrações ao disposto neste artigo sujeitam os seus agentes às seguintes penalidades:

incisos I, II, III e V - penalidade Grupo 2;

inciso IV - penalidade Grupo 1.

Art. 11. É proibida a descarga em águas marítimas sob jurisdição nacional de substâncias da Categoria B, ainda que provisoriamente classificadas como tais, ou água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outros resíduos ou misturas contendo tais substâncias, exceto quando as seguintes condições forem satisfeitas:

I - o navio esteja navegando numa rota normal à velocidade de pelo menos sete nós, caso tenha propulsão própria, ou quatro nós, caso não disponha da mesma;

II - os procedimentos e arranjos para a descarga sejam aprovados pela autoridade administrativa competente ou entidades por ela credenciadas;

III - a quantidade máxima descarregada de cada tanque e em seu sistema de canalização associado não exceda a quantidade máxima aprovada e em nenhum caso ao maior dos seguintes valores: um metro

COMISSÕES PERMANENTES - CD

cúbico ou 1/3.000 da capacidade do tanque em metros cúbicos e a concentração e a razão de descarga do efluente sejam tais que, na esteira do navio não exceda uma parte por milhão;

IV - a descarga seja feita abaixo da linha d'água e de modo a não contaminar os sistemas de aspiração de água;

V - a descarga seja feita a uma distância não inferior a doze milhas náuticas da terra mais próxima e o navio esteja navegando em uma área com profundidade superior a 25 metros;

VI - o navio não se encontre dentro dos limites de Áreas Ecologicamente Sensíveis;

Parágrafo único. As infraçôes ao disposto neste artigo sujeitam os seus agentes às seguintes penalidades:

incisos I, II, III, IV e V - penalidade Grupo 2;

inciso VI - penalidade Grupo 1.

Art. 12. É proibida a descarga em águas marítimas sob jurisdição nacional de substâncias da Categoria C, ainda que provisoriamente classificadas como tais, ou água de lastro, lavagem de tanques ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias, exceto quando forem satisfeitas as seguintes condiçõe:

I - o navio esteja navegando numa rota normal à velocidade de pelo menos sete nós, caso tenha propulsão própria, ou quatro nós, caso não disponha da mesma;

II - os procedimentos e arranjos para descarga sejam aprovados pela autoridade administrativa competente ou entidades por ela credenciadas;

III - a quantidade máxima descarregada de cada tanque e de seu sistema de canalização associado não exceda a quantidade máxima aprovada e, em nenhum caso, ao maior dos seguintes valores: três metros cúbicos ou 1/1.000 da capacidade do tanque em metros cúbicos e a concentração e a razão de descarga do efluente seja tal que na esteira do navio não exceda a dez partes por milhão;

IV - a descarga seja feita abaixo da linha d'água e de modo a não contaminar os sistemas de aspiração de água;

V - a descarga seja feita a uma distância não inferior a doze milhas náuticas da terra mais próxima e o navio esteja navegando em uma área com profundidade superior a 25 metros;

VI - o navio não se encontre dentro dos limites de Áreas Ecologicamente Sensíveis;

(Fls. 11 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

Parágrafo único. As infrações ao disposto neste artigo sujeitam os seus agentes às seguintes penalidade:

incisos I, II, III, IV e V - penalidade Grupo 3;

inciso VI - penalidade Grupo 1.

Art. 13. É proibida a descarga em águas marítimas sob jurisdição nacional de substâncias da Categoria D, ainda que provisoriamente enquadradas como tais, ou água de lastro, lavagem de tanques ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias, exceto quando as seguintes condições forem satisfeitas:

I - a operação tenha sido previamente comunicada à autoridade administrativa competente;

II - o navio esteja navegando numa rota normal à velocidade de pelo menos sete nós, caso tenha propulsão própria, ou quatro nós, caso não disponha da mesma;

III - tais misturas possuam uma concentração não superior a uma parte da substância para dez partes de água;

IV - a descarga seja feita a uma distância não inferior a doze milhas náuticas da terra mais próxima;

V - a descarga seja feita abaixo da linha d'água e de modo a não contaminar os sistemas de aspiração de água;

VI - o navio não se encontre dentro dos limites de Áreas Ecologicamente Sensíveis;

Parágrafo único. As infrações ao disposto neste artigo sujeitam os seus agentes às seguintes penalidades:

incisos I, II, III, IV e V - penalidade Grupo 4;

inciso VI - penalidade Grupo 1.

Art. 14. É proibida a descarga em águas interiores sob jurisdição nacional de substâncias nocivas de qualquer Categoria ou água de lastro, resíduo de lavagem de tanques, outros resíduos ou misturas contendo tais substâncias, salvo se satisfeitas as condições da legislação ambiental.

Parágrafo único. As infrações ao disposto neste artigo sujeitam os seus agentes às penalidades do Grupo 1.

Art. 15. O órgão competente poderá credenciar empresas, organismos ou entidades para a realização do controle e para a certificação das operações previstas nos arts. 10, 11, 12 e 13 desta Lei, de acordo com os critérios de habilitação e qualificação a serem es-

(Fls. 12 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

tabelecidos no regulamento desta Lei.

Art. 16. Os procedimentos destinados a remover os resíduos que contenham substâncias nocivas ou cargas por elas contaminadas deverão ser aprovados previamente pelo órgão competente.

Parágrafo único. Para qualquer água introduzida subseqüentemente aos procedimentos de que trata o **caput** deste artigo em um tanque deverá ser observado o disposto nos arts. 10, 11, 12 e 13 desta Lei.

Art. 17. Os procedimentos para ventilação decorrentes das atividades rotineiras de carga e descarga de um tanque deverão ser aprovados previamente pela autoridade administrativa competente, que levará em consideração os parâmetros previstos na legislação ambiental.

Parágrafo único. Os infratores ao disposto neste artigo ficarão sujeitos às penalidades do Grupo 3.

Art. 18. Não serão consideradas violação ao disposto nos arts. 10, 11, 12 e 13 desta Lei as descargas no mar daqueles substâncias líquidas nocivas ou misturas contendo tais substâncias, mantidas as obrigações de minimização dos efeitos e reparação dos danos e recuperação do meio ambiente e desde que configurada uma das seguintes situações:

I - quando necessárias para a salvaguarda da vida humana no mar ou a segurança do navio;

II - quando resultantes de avaria ocorrida no navio ou em seu equipamento, desde que não decorrentes de culpa e, comprovadamente, tenham sido tomadas todas as precauções possíveis para prevenir o acidente e, após a ocorrência de avaria ou a descoberta de vazamento, sejam adotadas as providências imediatas e adequadas para minimizar os efeitos das descargas;

III - quando ocorridas com o fim de combater casos específicos de poluição, visando a minimizar os danos, desde que com o conhecimento e aprovação da autoridade administrativa competente.

IV - para fins de pesquisa desde que atendidas cumulativamente as seguintes exigências:

a) a descarga for autorizada pelo órgão competente, após análise do programa de pesquisa, que será previamente submetido à apreciação do órgão ambiental;

b) estiverem presentes representantes dos órgãos competentes;

c) for realizada fora de Área Ecologicamente Sensível e se

COMISSÃO DE ASSUNTOS PERMANENTES - CO

(Fls. 13 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

o responsável pela descarga tiver no local equipamentos especializados em número e qualidade, já testados e aprovados pelo órgão federal de meio ambiente para efetuar a contenção e a remoção completa da substância nociva após a descarga.

Art. 19. As substâncias líquidas nocivas a granel devem ser categorizadas de acordo com o art. 9º desta Lei.

§ 1º As descargas das substâncias de que trata este artigo que ainda não tenham sido categorizadas, bem como a água de lastro, lavagem de tanque ou outros resíduos ou misturas contendo tais substâncias, obedecerá ao disposto nos arts. 10, 11, 12 e 13 desta Lei.

§ 2º Os infratores ao disposto neste artigo ficarão sujeitos às penalidades do Grupo 1.

Art. 20. Todo navio que transportar substâncias líquidas nocivas a granel deverá ter a bordo um Livro de Registro de Carga aprovado pelo órgão competente, para o caso de navios nacionais, no qual deverão ser feitas anotações relativas às seguintes operações:

I - carregamento;

II - descarregamento;

III - transferência de carga, resíduos de carga ou misturas contendo carga para um tanque de resíduos;

IV - limpeza dos tanques de carga;

V - transferência proveniente de tanques de resíduos;

VI - lastreamento de tanques de carga;

VII - transferência de águas de lastro sujo para o mar;

VIII - descarga para o mar de acordo com os arts. 10, 11, 12 e 13 desta Lei.

§ 1º As operações lançadas no Livro de Registro de Carga deverão ser assinadas pelo oficial ou tripulante responsável pelas mesmas e as páginas quando completadas deverão ser assinadas pelo comandante do navio ou autoridade equivalente.

§ 2º Caberá ao órgão competente exercer a fiscalização e o controle do previsto neste artigo.

§ 3º O não cumprimento do disposto neste artigo sujeitará os infratores às penalidades do Grupo 5.

Capítulo IV
DA POLUIÇÃO POR SUBSTÂNCIAS NOCIVAS

(Fls. 14 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

COMISSÕES PERMANENTES - SC
COORDENAÇÃO DE

TRANSPORTADAS DE FORMA FRACIONADA

Art. 21. As substâncias nocivas transportadas em navios de modo fracionado deverão ter suas embalagens adequadas para minimizar o risco de danos ao meio ambiente e conter identificação e simbologia de acordo com a legislação nacional e internacional em vigor.

Parágrafo único. Aos infratores do disposto neste artigo serão aplicadas as penalidades do Grupo 3.

Art. 22. Todo navio que transportar substâncias nocivas deverá possuir documento que as especifiquem e forneça sua localização a bordo. O citado documento pode consistir em relação especial ou manifesto e plano detalhado que indique a situação da substância a bordo, devendo o agente ou responsável pelo navio conservar cópias desses documentos até a descarga final das substâncias.

Parágrafo único. Aos infratores do disposto neste artigo serão aplicadas as penalidades do Grupo 3.

Art. 23. As substâncias nocivas deverão ser devidamente estivadas e peadas de modo a reduzir o risco de danos ao meio ambiente e posicionadas de acordo com critérios de compatibilidade com relação a outras cargas existentes a bordo, sem prejuízo para a salvaguarda da vida humana no mar ou a segurança do navio e de acordo com a legislação nacional e internacional.

Parágrafo único. Aos infratores do disposto neste artigo serão aplicadas as penalidades do Grupo 2.

Art. 24. O transporte de substâncias nocivas por navio, de acordo com fundamentado parecer técnico-científico, poderá ser proibido ou submetido a adoção de medidas especiais.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente relacionará as substâncias abrangidas por este artigo e as normas em que se regularão as restrições e a proibição do transporte.

Art. 25. É proibida a descarga de substâncias nocivas em águas nacionais, exceto nas situações adiante enumeradas, sem prejuízo das obrigações de minimização dos efeitos, reparação dos danos causados e recuperação do meio ambiente:

I - para a salvaguarda da vida humana no mar ou a segurança do navio;

II - quando resultantes de avaria ocorrida no navio ou em seu equipamento, desde que não decorrentes de culpa e, comprovadamente, tenham sido tomadas todas as precauções possíveis para prevenir o acidente e, após a ocorrência, de avaria ou a descoberta de vazamento, sejam adotadas as providências imediatas e adequadas para minimizar os efeitos das descargas;

(Fls. 15 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

III - para combater casos específicos de poluição, visando a minimizar os danos e desde que com o conhecimento e aprovação dos órgãos competentes;

IV - para fins de pesquisa, desde que atendidas cumulativamente as seguintes exigências:

a) a descarga for autorizada pelo órgão competente, após análise do programa de pesquisa, que será previamente submetido à apreciação do órgão ambiental competente;

b) estiverem presentes representantes dos órgãos competentes;

c) for realizada fora de área ecologicamente sensível e se o responsável pela descarga tiver no local equipamentos especializados em número e qualidade, já testados e aprovados pelo órgão federal de meio ambiente para efetuar a contenção e a remoção completa da substância nociva após a descarga.

Art. 26. O órgão competente poderá credenciar empresas, organismos ou entidades para a realização do controle e para a certificação do disposto nos arts. 20, 21 e 22 desta Lei, de acordo com os critérios de habilitação e qualificação a serem estabelecidos no regulamento desta Lei.

Capítulo V
DA POLUIÇÃO POR LIXO

Art. 27. A disposição final do lixo em águas sob jurisdição nacional estará sujeita às condições estabelecidas nesta Lei.

Art. 28. É proibido o lançamento de lixo em águas marítimas sob jurisdição nacional, exceto se observadas as seguintes condições:

I - não ocorra dentro dos limites de Áreas Ecologicamente Sensíveis;

II - o lançamento de cobros e materiais de forro e empacotamento que flutuem ocorra a uma distância mínima de 25 milhas náuticas da terra mais próxima;

III - o lançamento de sobras de alimentos e todos os outros tipos de lixo, incluindo produtos de papel, trapo, vidro, metal, garrafa, louça e refugos similares ocorra a uma distância mínima de doze milhas náuticas da terra mais próxima.

§ 1º A disposição final do lixo de que tratam os incisos II e III deste artigo, somente será permitida se as instalações portuárias não dispuserem de sistemas de tratamento; inexistindo este

(Fls. 16 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

sistema, o lixo deverá ser pulverizado ou triturado, de modo a passar através de uma tela com orifícios de no máximo 25 milímetros.

§ 2º Aos infratores ao disposto neste artigo serão aplicadas as seguintes penalidades:

inciso I - penalidade Grupo 1;

incisos II e III - penalidades Grupo 3.

Art. 29. É proibido o lançamento nas águas sob jurisdição nacional de todos os tipos de plásticos, incluindo cabos sintéticos, redes sintéticas de pesca e sacos plásticos.

Parágrafo único. Aos infratores do disposto neste artigo serão aplicadas as penalidades do Grupo 2.

Art. 30. Nas águas interiores, o lixo somente poderá ser descarregado em instalações de recebimento.

Parágrafo único. Aos infratores do disposto neste artigo serão aplicadas as penalidades do Grupo 2.

Art. 31. É proibido o lançamento de lixo pelas plataformas, fixas ou flutuantes, e navios de apoio empenhados na exploração, utilização e processamentos associados dos recursos minerais do fundo do mar.

§ 1º Será permitido o lançamento ao mar de restos de comida provenientes das plataformas situadas a mais de doze milhas náuticas da terra mais próxima, e dos seus navios de apoio até o limite de quinhentos metros, desde que esse lixo seja pulverizado ou triturado e possa passar através de uma tela com orifícios de, no máximo, 25 milímetros.

§ 2º Aos infratores do disposto neste artigo serão aplicadas as penalidades do Grupo 3.

Art. 32. Não será considerada violação ao disposto neste Capítulo, mantidas as obrigações de minimização dos efeitos, reparação dos danos e recuperação do meio ambiente, o lançamento de lixo efetuado em qualquer das seguintes situações:

I - para a salvaguarda da vida humana no mar ou a segurança do navio;

II - na ocorrência de vazamento do lixo oriundo de avaria no navio, desde que não decorrente de culpa e que tenham sido tomadas todas as precauções, antes e após a avaria, com o fim de evitar ou tornar mínimo o vazamento;

III - por perda de redes sintéticas de pesca ou material,

(Fls. 17 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

próprio para o reparo de tais redes, desde que não seja decorrente de culpa e tenham sido tomadas as precauções para evitar tal perda.

Art. 33. A disposição final de qualquer lixo contaminado com substâncias nocivas deverá obedecer às disposições estabelecidas nos Capítulos III e IV desta Lei.

Capítulo VI
DAS AÇÕES PREVENTIVAS E CORRETIVAS

Art. 34. Os navios, plataformas e suas instalações de apoio, nacionais e estrangeiros, deverão obedecer aos requisitos de prevenção e controle da poluição estabelecidos pelos órgãos competentes.

Parágrafo único. O não cumprimento do disposto neste artigo, sujeitará os infratores às penalidades do Grupo 2.

Art. 35. Os portos e terminais deverão elaborar normas de procedimento interno para o gerenciamento de riscos de poluição, bem assim a disposição final dos resíduos por eles gerados provenientes das atividades de movimentação e armazenamento de substâncias nocivas, devidamente aprovadas pelo órgão estadual de meio ambiente, em conformidade com o estabelecido pelo órgão federal de meio ambiente.

Art. 36. Os portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio deverão possuir planos de ação de emergência para combate a poluição por óleo e substâncias nocivas.

Parágrafo único. O não cumprimento do disposto neste artigo, sujeitará os infratores às penalidades do Grupo 2.

§ 1º No caso de áreas com várias instalações, deverão ser elaborados planos de ação de emergência individuais e um plano coletivo que cubra toda a área sujeita a risco de poluição.

§ 2º As condições, prazos e requisitos para implementação dos planos de ação de emergência referidos neste artigo deverão ser definidos pelos órgãos estaduais de meio ambiente, em conformidade com as normas e termos de referência estabelecidos pelo órgão federal de meio ambiente, em articulação com o órgão de defesa civil com jurisdição sobre a área.

Art. 37. Os órgãos estaduais de meio ambiente elaborarão seus planos de contingência, integrando os planos de ação de emergência individuais e coletivos, em articulação com os planos de contingência regional e nacional.

Art. 38. O órgão federal de meio ambiente, em articulação com o órgão federal da defesa civil, e os órgãos estaduais de meio ambiente, em colaboração com os ministérios envolvidos, deverão manter planos de contingência para atender, em níveis regional e nacio-

PERMANENTES - 03
18

(Fls. 18 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

nal, os casos de combate à poluição dos recursos hídricos por óleo e substâncias nocivas.

§ 1º Os planos de contingência, regional e nacional, serão ativados nas seguintes circunstâncias:

a) poluição cuja dimensão transcenda a capacidade local para combatê-la;

b) mediante solicitação do órgão estadual de meio ambiente;

c) no caso de omissão dos responsáveis pela execução do plano de ação de emergência;

d) em decorrência de quaisquer outros fatos relevantes que, a critério dos órgãos envolvidos, requeiram ação imediata e eficaz.

§ 2º Os planos de contingência previstos neste artigo deverão ser integrados aos planos de ação de emergência.

Art. 39. Qualquer incidente deverá ser comunicado imediatamente, pelo comandante do navio ou pelos responsáveis pelas plataformas e suas instalações de apoio, ao órgão competente, independentemente das medidas desencadeadas para seu controle.

§ 1º O descumprimento do disposto no **caput** sujeitará os infratores às penalidades do Grupo 3.

§ 2º Caberá ao órgão competente comunicar a ocorrência ao órgão estadual de meio ambiente, com jurisdição na área envolvida, bem assim ao órgão federal de meio ambiente.

§ 3º Caberá aos órgãos de meio ambiente o acionamento dos planos de ação de emergência e de contingência, em nível estadual e federal, respectivamente.

§ 4º Caberá à autoridade ambiental competente a adoção de medidas necessárias, em caso de omissão ou inadequação dos procedimentos adotados pelos responsáveis pela poluição.

Art. 40. Os incidentes ocorridos nas instalações portuárias e terminais deverão ser imediatamente comunicados pelos seus responsáveis aos órgão estadual e federal de meio ambiente, bem assim à autoridade administrativa competente com jurisdição na área, independentemente das medidas desencadeadas para seu controle.

§ 1º Caberá aos órgãos de meio ambiente o acionamento dos planos de ação de emergência e de contingência, em nível estadual e federal, respectivamente.

§ 2º Caberá à autoridade ambiental competente a adoção das medidas necessárias, em caso de omissão ou inadequação dos procedi-

mentos adotados pelos responsáveis pela poluição.

Art. 41. Deverão ser providas instalações ou meios de recebimento e tratamento de resíduos de substância nocivas em portos e terminais em que forem consideradas necessárias, de modo a satisfazer os requisitos de controle da qualidade ambiental, conforme a legislação em vigor.

§ 1º Caberá ao órgão federal de meio ambiente, em articulação com os ministérios envolvidos e órgãos estaduais de meio ambiente, coordenar os trabalhos relativos à definição de prioridades para a implantação de instalação de recebimento e tratamento.

§ 2º As instalações para recebimento e tratamento de substâncias nocivas poderá ser exigida nos estaleiros, marinas, iates-clubes e locais similares, pelo órgão estadual de meio ambiente.

Art. 42. Os navios, enquadrados na CLC/69, deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente, nela especificados, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional.

Parágrafo único. O órgão competente exigirá a apresentação do certificado ou da garantia financeira equivalente, emitindo o referido certificado, quando necessário.

Capítulo VII
DAS PENALIDADES

Art. 43. Respondem solidária ou isoladamente pelas infrações ao disposto nesta Lei:

I - o proprietário do navio ou quem legalmente o represente;

II - o armador ou operador do navio, caso o mesmo não esteja sendo armado ou operado pelo proprietário;

III - o comandante do navio ou equivalente, ou seu tripulante, ou ambos;

IV - a pessoa física ou jurídica que legalmente represente o porto, o terminal, a plataforma e suas instalações de apoio, bem como as marinas, os estaleiros e iates-clubes.

Parágrafo único. O pagamento de multa não isentará o responsável das sanções administrativas e penais previstas na legislação em vigor, bem como da responsabilidade civil para ressarcimento de perdas e danos.

Art. 44. O infrator será isento de multa se provar que a infração cometida foi decorrente de:

(Fls. 20 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

I - ato de guerra, de hostilidade, de comoção de insurreição ou de um fenômeno natural de caráter excepcional, imprevisível ou irresistível;

II - ato ou omissão praticado por terceiros com intenção de produzir dano.

Art. 45. A reincidência de qualquer infração prevista nesta Lei, no período de dois anos, sujeitará o infrator ao dobro do valor da multa correspondente.

Parágrafo único. A reincidência será caracterizada quando provocada pela mesma fonte poluidora, desde que definitivamente julgada procedente a infração anterior.

Art. 46. Será considerada agravante a falta de comunicação à autoridade competente de qualquer descarga envolvendo óleo ou substâncias nocivas, bem assim o descumprimento de quaisquer normas e procedimentos estabelecidos nesta Lei, pelo que a multa será aplicada em dobro.

Art. 47. Será considerada atenuante a adoção de medidas mitigadoras e compensatórias, com relação à poluição causada, desde que aceitas pela autoridade ambiental competente, podendo ser aplicado o benefício da redução da multa em até cinqüenta por cento de seu valor.

Parágrafo único. As circunstâncias atenuantes não serão consideradas em casos de reincidência.

Capítulo VIII
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 48. O disposto nesta Lei aplica-se aos navios, plataformas e suas instalações de apoio, portos e terminais em águas sob jurisdição nacional, bem como às marinas, estaleiros ou iates-clubes.

Art. 49. As pessoas físicas e jurídicas, prestadoras de serviços técnicos na área de prevenção e combate à poluição, ou locadoras de equipamentos e materiais, deverão obter prévio credenciamento junto ao órgão federal de meio ambiente, além da obrigação do atendimento às demais exigências legais para seu funcionamento regular.

§ 1º Caberá ao CONAMA estabelecer os critérios para o credenciamento de que trata este artigo, que não exclui a obrigatoriedade do cumprimento das demais exigências legais.

§ 2º No caso de emergência ou da ausência ou insuficiência de meios, caberá à autoridade ambiental competente autorizar ou mobilizar os recursos necessários, em níveis nacional e internacional,

(Fls. 21 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES

para o controle, combate e minimização dos danos decorrentes de poluição.

Art. 50. O proprietário ou representante legal da plataforma, do porto ou terminal e suas instalações de apoio, ou do navio responsável pela descarga de óleo ou substância nociva será obrigado a ressarcir, além das despesas efetuadas para o controle e combate da poluição, outras despesas correspondentes à recuperação da área degradada, as perdas e danos pertinentes, independentemente da multa cabível.

§ 1º No caso de poluição por óleo ou misturas oleosas, os navios não possuidores do certificado exigido pela CLC/69 só serão liberados após depositarem caução suficiente, como garantia do pagamento das despesas e demais encargos previstos no presente artigo.

§ 2º No caso de poluição por substâncias nocivas, os navios só serão liberados após depositarem caução suficiente como garantia para pagamento das despesas previstas no presente artigo.

Art. 51. A fiscalização do cumprimento da presente Lei ficará a cargo:

I - do órgão federal competente, quando se tratar de navios, plataformas e suas instalações de apoio;

II - do órgão de meio ambiente com jurisdição sobre a área, nos demais casos.

Art. 52. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 dias a contar da data de sua publicação.

Art. 53. A designação de regiões das águas sob jurisdição nacional, como Áreas Ecologicamente Sensíveis, será feita pelo órgão de meio ambiente competente, devendo estas informações constar das Cartas Náuticas Nacionais.

Art. 54. O alijamento de substâncias não tratadas nesta Lei, em águas brasileiras, obedecerá às condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias de 1972, promulgada pelo Decreto nº 87.566, de 16 de setembro de 1982, e suas alterações.

Art. 55. Os valores correspondentes às penalidades dos Grupos 1, 2, 3, 4 e 5 de que trata esta Lei serão definidas em ato do Poder Executivo e sua atualização será feita pelos mesmos índices aplicáveis aos tributos federais.

Art. 56. A receita proveniente da aplicação das multas previstas nesta Lei será destinada ao órgão responsável pela aplicação das penalidades.

(Fls. 22 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em aguas sob jurisdição nacional).

Parágrafo único. A receita de que trata este artigo será aplicada especificamente nas atividades de prevenção e controle da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional.

Art. 57. Esta Lei entra em vigor no prazo de trinta dias a partir da data da sua publicação.

Art. 58. Revogam-se a Lei nº 5.357, de 17 de novembro de 1967, os arts. 38 e 59 do Decreto-Lei nº 221, de 28 de fevereiro de 1967, e o § 4º do art. 14 da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.

Brasília,

COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES - CD
23/810

LEGISLAÇÃO CITADA - ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES

DECRETO N.º 79.437 — DE 28 DE MARÇO DE 1977

PROMULGA A CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO, 1969 (1)

O Presidente da República, havendo o Congresso Nacional aprovado pelo Decreto Legislativo n.º 74, de 30 de setembro de 1976, a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, concluída em Bruxelas, a 29 de novembro de 1969;

E havendo a referida Convenção entrado em vigor, para o Brasil, em 17 de março de 1977, nos termos de seu artigo XV; decreta:

Que a Convenção, apensa por cópia ao presente Decreto, seja executada e cumprida tão inteiramente como nela se contém.

CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO, 1969

Os Estados Partes da presente Convenção,

Conscientes dos riscos de poluição criados pelo transporte Marítimo Internacional de óleo a granel,

Convencidos da necessidade de garantir uma indenização adequada às pessoas que venham a sofrer danos causados por poluição resultante de fugas ou descargas de óleo proveniente de navios,

Desejosos de adotar regras e procedimentos uniformes num plano internacional para definir as questões de responsabilidade e garantir, em tais ocasiões, uma reparação eqüitativa,

Concordam no que se segue:

Art. 1.º — Para os fins da presente Convenção:

1 — "Navio" significa toda embarcação marítima ou engenho marítimo flutuante, qualquer que seja o tipo, que transporte efetivamente óleo a granel como carga.

2 — "Pessoa" significa toda pessoa física ou jurídica de direito público ou de direito privado incluindo um Estado e suas subdivisões políticas constitucionais.

3 — "Proprietário" significa a pessoa ou pessoas registradas como proprietário do navio, ou em falta de matrícula, a pessoa ou pessoas que têm o navio por propriedade. Todavia, nos casos de um navio de propriedade de um Estado e operado por uma companhia que, nesse Estado, é registrada como operadora do navio, o termo "proprietário" designa essa companhia.

4 — "Estado de registro de navio" significa, em relação aos navios registrados, o Estado no qual o navio tiver sido registrado e, com relação aos navios não registrados, o Estado cuja bandeira o navio arvora.

5 — "Óleo" significa qualquer óleo persistente, tais como petróleo bruto, óleo combustível, óleo diesel pesado, óleo lubrificante e óleo de baleia, quer transportado a bordo de um navio como carga ou nos tanques de um navio, quer nos tanques de combustível desse navio.

6 — "Dano por Poluição" significa perda ou dano, causados fora do navio transportador de óleo, por contaminação resultante de um derrame ou descarga de óleo do navio onde quer que possa ocorrer esse derrame ou des-

COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES - CD - 24/abril

carga, e inclui o custo das despesas com medidas preventivas e outras perdas ou danos causados por essas medidas preventivas.

7 — "Medidas Preventivas" significa quaisquer medidas, razoáveis, tomadas por qualquer pessoa após ter ocorrido um incidente, visando prevenir ou minimizar o dano causado pela poluição.

8 — "Incidente" significa todo fato ou conjunto de fatos que têm a mesma origem e que resultem em danos por poluição.

9 — "Organização" significa a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental.

Art. 2.º — A presente Convenção será aplicada, exclusivamente, aos danos causados no território, incluindo o mar territorial de um Estado Contratante e às medidas preventivas tomadas para evitar ou minimizar tais danos.

Art. 3.º — 1 — Salvo o disposto nos parágrafos 2.º e 3.º deste artigo o proprietário do navio no momento do incidente, ou se o incidente consiste de uma sucessão de fatos, no momento do primeiro fato, será responsável por qualquer dano por poluição causado por óleo que tenha sido derramado ou descarregado de seu navio como resultado do incidente.

2 — O proprietário não será o responsável por dano de poluição se provar que o dano:

a) resultou de um ato de guerra, de hostilidade, de uma guerra civil, de uma insurreição ou de um fenômeno natural de caráter excepcional, inevitável e irresistível, ou

b) resultou totalmente de um ato ou omissão praticado por um terceiro com intenção de produzir danos, ou

c) resultou integralmente de negligência ou de ato prejudicial de um Governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção de faróis ou de outros auxílios à navegação, no exercício dessa função.

3 — Se o proprietário provar que o dano por poluição em sua totalidade ou em parte, seja de um ato ou omissão feito com intenção de causar danos, pela pessoa que sofreu esses danos ou de negligência dessa pessoa, o proprietário pode ser desobrigado em todo ou em parte de sua responsabilidade para com a citada pessoa.

4 — Nenhum pedido de indenização por danos por poluição poderá ser formalizado contra o proprietário de outro modo que não seja baseado na presente Convenção. Nenhum pedido de indenização, que não seja fundamentado na presente Convenção, poderá ser feito contra Prepostos ou Agentes do proprietário.

5 — Nenhuma disposição da presente Convenção deverá prejudicar o direito de regresso do proprietário contra terceiros.

Art. 4.º — Quando os derrames ou descargas de óleo se dão em mais de um navio e daí resultam danos por poluição, os proprietários de todos os navios envolvidos serão, a não ser que exonerados de acordo com o artigo 3.º, solidariamente, responsáveis pela totalidade dos danos que não possam ser razoavelmente divisíveis.

Art. 5.º — 1 — O proprietário de um navio tem o direito de limitar sua responsabilidade, nos termos da presente Convenção em relação a um acidente, a um montante total de 2.000 francos por tonelada da tonelagem do navio. Todavia esse montante total em nenhum caso poderá exceder a 210 milhões de francos.

2 — Se o incidente tiver sido produzido por uma falta pessoal do proprietário, esse não poderá se beneficiar da limitação prevista no parágrafo 1.º do presente artigo.

3 — Para aproveitar o benefício da limitação estipulada no parágrafo 1.º deste artigo o proprietário deverá constituir um fundo, cuja soma total representa o limite de sua responsabilidade, junto ao Tribunal ou qualquer outra autoridade competente de qualquer um dos Estados Contratantes, no qual a ação judicial foi iniciada com fundamento do artigo 9.º.

O fundo pode ser constituído quer por depósito da soma ou por apresentação de uma garantia bancária ou ainda por qualquer outra garantia que seja aceitável pela Legislação do Estado Contratante em que for constituído e que seja considerado adequado pelo Tribunal ou por qualquer outra autoridade competente.

4 — O fundo será distribuído entre os reclamantes proporcionalmente aos montantes das reivindicações estabelecidas.

5 — Se, antes da distribuição do fundo, o proprietário ou qualquer de seus prepostos ou seus Agentes ou qualquer outra pessoa que tenha fornecido o seguro ou outra garantia financeira tiver, como resultado de um incidente pago uma indenização por danos por poluição, deverá, com relação à quantia que tiver pago, adquirir por sub-rogação os direitos que a pessoa assim compensada poderia ter gozado de acordo com esta Convenção.

6 — O direito de sub-rogação estabelecido no parágrafo 5.º do presente artigo pode também ser exercido por outra pessoa que não as ali mencionadas, no que concerne a qualquer quantia da compensação por danos de poluição que poderia ter pago, com a ressalva de que tal sub-rogação é permitida pela Legislação Nacional aplicável.

7 — Quando o proprietário ou qualquer outra pessoa estabelece que poderá ser compelido a pagar, posteriormente, no todo ou em parte, uma quantia de compensação para a qual tal pessoa poderia ter gozado um direito de sub-rogação em virtude dos parágrafos 5.º ou 6.º do presente artigo, se a indenização tivesse sido paga antes da distribuição do fundo, o Tribunal ou outra autoridade competente do Estado onde o fundo for constituído, pode ordenar que uma quantia suficiente seja provisoriamente reservada para permitir ao interessado fazer valer, posteriormente, sua reclamação contra o fundo.

8 — As reclamações relativas às despesas razoavelmente realizadas ou os sacrifícios feitos voluntariamente pelo proprietário com o fim de evitar ou minimizar os danos de poluição figurarão em igualdade com outras reclamações contra o fundo.

9 — O franco mencionado neste artigo é uma unidade constituída por sessenta e cinco miligramas e meio de ouro ao título de novecentos milésimos de pureza.

O montante mencionado no parágrafo 1.º do presente artigo será convertido na moeda nacional do Estado no qual o fundo deve ser constituído; a conversão será efetuada de acordo com o valor oficial dessa moeda em relação à unidade acima definida, na data da constituição do fundo.

10 — Para os fins do presente artigo entende-se por tonelagem do navio a tonelagem líquida de arqueação acrescida do volume que, em virtude os espaços ocupados pela praça de máquinas, tenha sido deduzido da tonelagem bruta de arqueação para determinar a tonelagem líquida de arqueação.

No caso de um navio cuja tonelagem não possa ser medida pelas regras normais, deverá ela ser considerada como sendo 40% do peso em toneladas de 2.240 libras de óleo que o navio for capaz de transportar.

11 — O Segurador ou outra pessoa que provê a garantia financeira será autorizada a constituir um fundo de acordo com o presente artigo nas mesmas condições e com os mesmos efeitos como se o mesmo fosse constituído pelo proprietário.

Tal fundo pode ser constituído mesmo no caso de falta pessoal do proprietário mas, a constituição do mesmo não prejudicará os direitos dos reclamantes contra o proprietário do navio.

Art. 6.º — 1 — Quando, após o incidente, o proprietário, de acordo com o artigo 5.º constituiu um fundo e está habilitado a limitar sua responsabilidade:

a) nenhum direito à indenização por danos por poluição resultante do incidente poderá ser exercido sobre outros bens do proprietário;

b) o Tribunal ou outra autoridade competente de qualquer Estado Contratante deverá ordenar a liberação do navio ou qualquer outro bem pertencente ao proprietário que tenha sido arrestado em seguida à ação de reparação por danos por poluição causados pelo mesmo incidente e, do mesmo modo, deverá liberar qualquer caução ou outra garantia depositada para evitar tal penhora.

2 — As disposições precedentes só se aplicam, todavia, se o autor da demanda tiver acesso ao Tribunal que controla o fundo e se o fundo puder ser efetivamente utilizado para cobrir a demanda.

Art. 7.º — 1 — O proprietário de um navio registrado em um Estado Contratante e que transporte mais de 2.000 toneladas de óleo a granel como carga deverá fazer um seguro ou outra garantia financeira, tal como caução bancária ou certificado emitido por um fundo internacional de indenização, num montante fixado pela aplicação dos limites de responsabilidade previstos no artigo 5.º, parágrafo 1.º, com o fim de cobrir sua responsabilidade por danos por poluição, conforme as disposições da presente Convenção.

2 — Deverá ser emitido para cada navio um certificado que ateste que um seguro ou garantia é válida de acordo com as disposições da presente Convenção.

Será emitido ou visado pela autoridade competente do Estado de registro o qual deve se assegurar de que o navio satisfaz as disposições do parágrafo do presente artigo.

O certificado deverá ser feito de acordo com o modelo anexo e conter as seguintes informações:

a) nome do navio e porto de registro;

b) nome e local do principal estabelecimento do proprietário;

c) tipo de garantia;

d) nome e local do principal estabelecimento do Segurador ou de outra pessoa que dê a garantia e, se a ocasião se apresentar, o local do estabelecimento em que foi subscrito o Seguro ou a Garantia;

e) o período de validade do certificado, o qual não poderá exceder o do Seguro ou da Garantia.

3 — O certificado deverá ser emitido na língua ou línguas oficiais do Estado que o emite. Se a língua utilizada não for o inglês ou francês, o texto deverá conter uma tradução numa dessas línguas.

4 — O certificado deverá se achar a bordo do navio e uma cópia deverá ser depositada junto à autoridade que possui o registro de matrícula do navio.

5 — Um seguro ou outra garantia financeira não satisfará as disposições do presente artigo se seus efeitos cessarem por razões outras que não seja o término do período de validade indicado no certificado na aplicação do § 2.º do presente artigo, antes de expirar o prazo de três meses a contar da data em que um aviso prévio tenha sido dado à autoridade citada no § 4.º do presente artigo, a menos que o certificado não tenha sido restituído a essa autoridade ou que um novo certificado válido não tenha sido emitido antes do fim desse prazo.

As disposições precedentes se aplicam do mesmo modo a qualquer modificação do seguro ou garantia financeira que não mais satisfaçam as disposições do presente artigo.

6 — O Estado de registro deverá, sob ressalva das disposições do presente artigo, determinar as condições de emissão e validade do certificado.

7 — Os certificados emitidos ou visados sob a responsabilidade de um Estado Contratante serão reconhecidos pelos outros Estados Contratantes para todos os fins da presente Convenção, e serão considerados como tendo o mesmo valor dos certificados por eles mesmos emitidos ou visados.

Um Estado Contratante poderá, a qualquer momento, consultar um Estado de registro para troca de pontos de vista quanto à opinião dele a respeito de ser o Segurador ou Garantidor constante do Certificado, financeiramente incapaz de fazer face às obrigações impostas pela Convenção.

8 — Qualquer pedido de indenização por danos oriundos de poluição pode ser formalizado diretamente contra o Segurador ou a pessoa de onde emana a garantia financeira que cobre a responsabilidade do proprietário para com os danos por poluição. Em tal caso o demandado pode, tendo ocorrido ou não culpa pessoal do proprietário, beneficiar-se dos limites de responsabilidade prescritos no parágrafo 1.º do artigo V. O demandado pode, por outro lado, se prevalecer dos meios de defesa de que se valeria o proprietário, excetuados os postos em liquidação ou falência do proprietário. Além disso, o demandado pode se prevalecer do fato de serem os danos por poluição resultantes de uma falta intencional do próprio proprietário, mas não poderá se prevalecer de nenhum dos outros meios de defesa que pudessem ser invocados numa ação intentada pelo proprietário contra ele.

O demandado poderá, em todos os casos, obrigar o proprietário a ser chamado ao processo.

9 — Todo fundo constituído por um seguro ou outra garantia financeira de acordo com parágrafo 1.º do presente artigo será disponível exclusivamente para cobrir as indenizações devidas em virtude da presente Convenção.

10 — Um Estado Contratante não deve permitir que um navio que arvore a sua bandeira, ao qual se aplique este artigo, opere comercialmente sem possuir um certificado emitido de acordo com o parágrafo 2.º ou 12 deste artigo.

11 — Sob ressalva das disposições do presente artigo cada Estado Contratante deverá assegurar, de acordo com sua legislação nacional, que o seguro ou outra garantia financeira do parágrafo 1.º do presente artigo, cubra qualquer navio seja qual for o seu local de registro, que entre ou saia de seus portos ou que chegue ou deixe terminal oceânico localizado em seu mar territorial, caso transporte efetivamente mais de 2.000 toneladas de óleo a granel como carga.

12 — Se um navio que for propriedade do Estado, não estiver coberto por um seguro ou outra garantia financeira as disposições pertinentes do presente artigo a ele não se aplicam.

COORDENAÇÃO DE COMISSÕES ... 25/ dez

Esse navio, todavia, deve possuir um certificado emitido pelas autoridades competentes do Estado de matrícula, atestando que ele é propriedade desse Estado e que sua responsabilidade está coberta dentro dos limites previstos no parágrafo 1.º do artigo V.

Esse certificado deverá seguir, tanto quanto possível, o modelo prescrito no parágrafo 2.º deste artigo.

Art. 8.º — Os direitos à indenização previstos pela presente Convenção prescreverão dentro de três anos após a data em que ocorrer o dano.

Contudo, em nenhum caso uma ação poderá ser proposta após 6 anos a partir da data do incidente que ocasionou o dano.

Quando o incidente consistir de uma série de ocorrências, o período de 6 anos deverá ser contado a partir da data da primeira das ocorrências.

Art. 9.º — 1 — Quando um incidente tiver causado dano por poluição num território, incluindo o mar territorial de um ou mais Estados Contratantes, ou quando em tal território, incluindo o mar territorial, foram tomadas medidas preventivas para evitar ou minimizar o dano pela poluição, as ações para indenização somente poderão ser impetradas nos tribunais desse ou desses Estados Contratantes.

A existência de tais ações deverá ser comunicada, dentro de um prazo razoável, ao demandado.

2 — Cada Estado Contratante deverá se assegurar de que seus tribunais são competentes para conhecer tais ações de indenização.

3 — Após a constituição do fundo de acordo com as disposições do artigo V, os tribunais do Estado onde o fundo for constituído serão os únicos competentes para doutrinar sobre todas as questões de partilha e de distribuição do fundo.

Art. 10 — 1 — Todo julgamento de um tribunal competente, em virtude do artigo 9.º, que é executável no Estado de origem onde não possa mais ser objeto de um recurso ordinário, será reconhecido em qualquer outro Estado Contratante, exceto:

a) se o julgamento tiver sido obtido fraudulentamente;

b) se o demandado não tiver sido advertido em tempo razoável e não tiver tido plena oportunidade de apresentar sua defesa.

2 — Todo julgamento que for reconhecido em virtude do parágrafo primeiro do presente artigo, será executável em cada Estado Contratante desde que as formalidades exigidas no citado Estado tenham sido satisfeitas.

Essas formalidades não permitirão, quanto ao mérito, a reabertura do caso.

Art. 11 — 1 — As disposições da presente Convenção não se aplicam aos navios de guerra ou a outros navios pertencentes a um Estado ou explorados por ele e utilizados, na época considerada, somente em serviço não comercial do Estado.

2 — No que concerne aos navios pertencentes a um Estado Contratante e utilizados para fins comerciais, cada Estado será passível de sofrer demandas face às jurisdições apontadas no artigo 9.º e deverá renunciar a quaisquer defesas de que poderia se prevalecer em sua qualidade de Estado soberano.

Art. 12 — A presente Convenção substitui as Convenções Internacionais que, na data em que for aberta à assinatura estejam em vigor ou abertas à assinatura, à ratificação ou à adesão, mas somente na medida em que essas Convenções estejam em conflito com esta, contudo, nada neste artigo afeta as obrigações dos Estados Contratantes para com os não Contratantes face a tais Convenções Internacionais.

Art. 13 — 1 — A presente Convenção permanecerá aberta à assinatura até 31 de dezembro de 1970 e, em seguida, permanecerá aberta à adesão.

2 — Os Estados membros da Organização das Nações Unidas, de qualquer de suas Agências Especializadas, da Agência Internacional de Energia Atômica ou que sejam partes do Estatuto da Corte Internacional de Justiça podem tornar-se Partes da presente Convenção por:

a) assinatura sem ressalva quanto à ratificação, adesão ou aprovação;

b) assinatura sob ressalva de ratificação, aceitação ou aprovação seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou

c) adesão.

Art. 14 — 1 — A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão se efetua pelo depósito de um instrumento, em boa e devida forma, junto ao Secretário-Geral da Organização.

2 — Todo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado após a entrada em vigor de uma emenda à presente Convenção com relação a todos os Estados já Partes da Convenção, ou após o cumprimento de todas as medidas para a entrada em vigor das emendas com relação aos citados Estados, é considerado como se aplicado à Convenção modificada pela emenda.

Art. 15 — 1 — A presente Convenção entra em vigor noventa dias após a data em que os Governos de oito Estados, cinco dos quais representem Estados tendo cada um pelo menos um milhão de toneladas brutas de arqueação em navio tanque a tenham assinado sem reservas quanto à ratificação, aceitação ou aprovação ou tenham depositado instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão junto ao Secretário-Geral da Organização.

2 — Para cada Estado que ratifique, aceite, aprove ou adira posteriormente à Convenção, ela entrará em vigor noventa dias após o depósito por esse Estado do instrumento apropriado.

Art. 16 — 1 — A presente Convenção pode ser denunciada por qualquer um dos Estados Contratantes a partir da data em que entre em vigor para ele.

2 — A denúncia será efetuada mediante o depósito do instrumento respectivo junto ao Secretário-Geral da Organização.

3 — A denúncia passará a ter efeito um ano após a data em que for depositado o respectivo instrumento junto ao Secretário-Geral da Organização ou ao se expirar um prazo mais longo que poderá ser especificado nesse instrumento.

Art. 17 — 1 — A Organização das Nações Unidas quando assume a responsabilidade de Administração de um território ou qualquer Estado Contratante encarregado de assegurar as relações internacionais de um território deverá consultar, o mais cedo possível, as autoridades competentes desse território ou tomar qualquer outra medida apropriada para lhe estender a aplicação da presente Convenção e poderá, a qualquer momento, por notificação escrita endereçada ao Secretário-Geral da Organização, dar conhecimento de que essa extensão teve lugar.

2 — A aplicação da presente Convenção será estendida ao território designado na notificação a partir da data do recebimento da mesma ou de outra data que será indicada.

3 — A Organização das Nações Unidas ou qualquer Estado Contratante que tenha feito uma declaração, baseada no parágrafo primeiro deste artigo, poderá, a qualquer momento, após a data em que a aplicação da Convenção tenha sido estendida a um território, dar a conhecer por meio de notificação escrita, endereçada ao Secretário-Geral da Organização, que a presente Convenção deixa de se aplicar ao território designado na notificação.

4 — Cessa a aplicação da presente Convenção ao território designado na notificação, um ano após a data de recebimento dessa notificação pelo Secretário-Geral da Organização ou após expirar um outro período mais longo que tenha sido especificado na notificação.

Art. 18 — 1 — A Organização pode convocar uma Conferência tendo por objetivo rever ou emendar a presente Convenção.

2 — A Organização convocará uma Conferência dos Estados Contratantes tendo por objetivo rever ou emendar a presente Convenção por solicitação de pelo menos um terço dos Estados Contratantes.

Art. 19 — 1 — A presente Convenção será depositada junto ao Secretário-Geral da Organização.

2 — O Secretário-Geral da Organização deverá:

a) informar a todos os Estados que tenham assinado ou aderido à Convenção sobre:

1) cada nova assinatura ou depósito de instrumento novo e a data em que tal fato se verificou;

2) o depósito de qualquer instrumento denunciado à presente Convenção e a data em que se verificou;

3) a extensão da presente Convenção a qualquer território em virtude do parágrafo 1.º do artigo 17 e a cessação dessa extensão em virtude do parágrafo 4.º do mesmo artigo, indicando em cada caso quando a extensão da presente Convenção teve início ou terá fim; e

b) transmitir cópias autenticadas da presente Convenção a todos os Estados signatários ou aos que a ela tenham aderido.

Art. 20 — Tão logo a presente Convenção entre em vigor, o Secretário-Geral da Organização deverá transmitir o texto ao Secretariado das Nações Unidas para registro e publicação, de acordo com o artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

Art. 21 — A presente Convenção é estabelecida num único exemplar, nas línguas inglesa e francesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Serão feitas traduções oficiais nas línguas russa e espanhola e depositadas junto ao original assinado.

Em fé do que os abaixo assinados, devidamente autorizados para este fim por seus Governos, assinam a presente Convenção.

Feito em Bruxelas, em 29 de novembro de 1969.

. . . . . .

. . . . . .

26

LEI N.º 5.357 — DE 17 DE NOVEMBRO DE 1967

ESTABELECE PENALIDADES PARA EMBARCAÇÕES E TERMINAIS MARÍTIMOS OU FLUVIAIS QUE LANÇAREM DETRITOS OU ÔLEO EM ÁGUAS BRASILEIRAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS (6)

Art. 1.º — As embarcações ou terminais marítimos ou fluviais de qualquer natureza, estrangeiros ou nacionais, que lançarem detritos ou óleo nas águas que se encontrem dentro de uma faixa de 6 (seis) milhas marítimas do litoral brasileiro, ou nos rios, lagos e outros tratos de água ficarão sujeitos às seguintes penalidades:

a) as embarcações, à multa de 2% (dois por cento) do maior salário-mínimo vigente no território nacional, por tonelada de arqueação ou fração;

b) os terminais marítimos ou fluviais, à multa de 200 (duzentas) vezes o maior salário-mínimo vigente no território nacional.

Parágrafo único — Em caso de reincidência a multa será aplicada em dobro.

Art. 2.º — A fiscalização desta lei fica a cargo da Diretoria de Portos e Costas do Ministério da Marinha, em estreita cooperação com os diversos órgãos federais ou estaduais interessados.

Art. 3.º — A aplicação da penalidade prevista no art. 1.º e a contabilidade da receita dela decorrente far-se-ão de acordo com o estabelecido no Regulamento para as Capitanias de Portos.

Art. 4.º — A receita proveniente da aplicação desta lei será vinculada ao Fundo Naval, para cumprimento dos programas e manutenção dos serviços necessários à fiscalização da observância desta lei.

Art. 5.º — Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6.º — Revogam-se as disposições em contrário.

. . . . . .

. . . . . .

DECRETO-LEI N.º 221 — DE 28 DE FEVEREIRO DE 1967

DISPÕE SOBRE A PROTEÇÃO E ESTÍMULOS À PESCA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

. . . . . .

CAPÍTULO II — DA PESCA COMERCIAL

TÍTULO I — DAS EMBARCAÇÕES PESQUEIRAS

. . . . . .

Art. 38 — É proibido o lançamento de óleos e produtos oleosos nas águas determinadas pelo órgão competente em conformidade com as normas internacionais.

. . . . . .

CAPÍTULO VI — DAS INFRAÇÕES E DAS PENAS

. . . . . .

Art. 59 — A infração do art. 38 será punida com a multa de dois a dez salários-mínimos vigentes na Capital da República, dobrando-se na reincidência.

§ 1.º — Se a infração for cometida por imprudência, negligência, ou imperícia, deverá a embarcação ficar retida no porto até solução da pendência judicial ou administrativa.

§ 2.º — A responsabilidade do lançamento de óleos e produtos oleosos será do comandante da embarcação.

. . . . . .

. . . . . .

LEI N.º 6.938, DE 31 DE AGOSTO DE 1981

DISPÕE SOBRE A POLÍTICA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE, SEUS FINS E MECANISMOS DE FORMULAÇÃO E APLICAÇÃO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

. . . . . .

Art. 14 — Sem prejuízo das penalidades definidas pela legislação federal, estadual e municipal, o não cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção dos inconvenientes e danos causados pela degradação da qualidade ambiental sujeitará os transgressores:

I — à multa simples ou diária, nos valores correspondentes, no mínimo, a 10 (dez) e, no máximo, a 1.000 (mil) Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional — ORTNs, agravada em casos de reincidência específica, conforme dispuser o regulamento, vedada a sua cobrança pela União se já tiver sido aplicada pelo Estado, Distrito Federal, Territórios ou pelos Municípios.

II — à perda ou restrição de incentivos e benefícios fiscais concedidos pelo Poder Público;

III — à perda ou suspensão de participação em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito;

IV — à suspensão de sua atividade.

§ 1.º — Sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, é o poluidor obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. O Ministério Público da União e dos Estados terá legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal, por danos causados ao meio ambiente.

§ 2.º — No caso de omissão da autoridade estadual ou municipal, caberá ao Secretário do Meio Ambiente a aplicação das penalidades pecuniárias previstas neste artigo.

§ 3.º — Nos casos previstos nos incisos II e III deste artigo, o ato declaratório da perda, restrição ou suspensão será atribuição da autoridade administrativa ou financeira que concedeu os benefícios, incentivos ou financiamento, cumprindo resolução do CONAMA.

§ 4.º — Nos casos de poluição provocada pelo derramamento ou lançamento de detritos ou óleo em águas brasileiras, por embarcações e

. . . . . .

. . . . . .

Mensagem nº 175

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do artigo 61 da Constituição Federal, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministro de Estado da Marinha e Secretário do Meio Ambiente da Presidência da República, o texto do projeto de lei que "Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional, e dá outras providências".

Brasília, 20 de maio de 1992.

Fernando Collor

EM Nº 42/SEMAM-PR

Brasília, 20 de maio de 1992

Excelentíssimo Senhor Presidente da República

Encaminhamos a Vossa Excelência, anexo, o projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional.

Este trabalho é resultado das atividades do Grupo de Trabalho Interministerial criado pelo Decreto 99.349, de 26 de junho de 1990, constituído por representantes da Secretaria do Meio Ambiente, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis, dos Ministérios da Marinha, extinto MINFRA e Relações Exteriores que foi criado com o propósito específico de apresentar um diagnóstico da situação atual da poluição hídrica causada por óleo e outros poluentes, provenientes de embarcações, plataformas, portos, terminais e instalações de apoio assim como apresentar soluções no âmbito técnico, institucional e legal.

Nos últimos dez anos, observou-se, somente no litoral de São Paulo, o lançamento acidental de mais de 25.000 (vinte e cinco) mil toneladas de óleo e outras substâncias nocivas acarretando grandes prejuízos econômicos e, notadamente ambientais. Se considerarmos toda a extensão do País, o volume total de substâncias lançadas é de grande magnitude, indicando a ocorrência de grandes e graves danos aos ecossistemas litorâneos brasileiros.

COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES - CD
29/5

Cabe ressaltar que dentro da sistemática de atuação adotada pelo Grupo de Trabalho foram consideradas as consultas formuladas a vários segmentos e especialistas na questão, em níveis estadual e federal, resultando em um Relatório que acompanha o projeto de lei, cujo conteúdo é abrangente no tocante à visão do problema, mas específico nas soluções propostas.

Da análise empreendida, observa-se que a redução da descarga de óleo e outros poluentes nos recursos hídricos nacionais depende muito mais da ação política em se determinar o cumprimento de regras estabelecidas nacional e internacionalmente do que obstáculos a nível tecnológico e de infra-estrutura.

Outro ponto observado, considerado de fundamental importância, é a existência de múltiplos órgãos para a execução da tarefa de fiscalização e a ausência de competência legal para a ação preventiva, fato este que se pretende corrigir com o proposto no projeto de lei ora encaminhado a Vossa Excelência como anexo ao referido Relatório.

São estas, Senhor Presidente, as razões da presente Exposição de Motivos que ora submetemos à consideração de Vossa Excelência.

Respeitosamente,

MÁRIO CÉSAR FLORES
Ministro de Estado da Marinha

JOSÉ GOLDEMBERG
Secretário do Meio Ambiente
Interino.

DISTRIBUIÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES
30/

Aviso nº 469 - AL/SG.

Brasília, 20 de maio de 1992.

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho a essa Secretaria a Mensagem do Excelentíssimo Senhor Presidente da República, acompanhada de Exposição de Motivos dos Senhores Ministro de Estado da Marinha e Secretário do Meio Ambiente da Presidência da República, relativa a projeto de lei que "Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional, e dá outras providências".

Atenciosamente,

MARCOS COIMBRA
Secretário-Geral da
Presidência da República

A Sua Excelência o Senhor
Deputado INOCÊNCIO OLIVEIRA
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados
BRASÍLIA-DF.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES

OF Nº CRE/P-132/92 Brasília, 03 de dezembro de 1992.

Nos termos do art. 141, do Regimento Interno, reconsidero o despacho inicial ao Projeto de Lei nº 2.891, de 1992, excluindo a Comissão de Relações Exteriores. Publique-se.
Em 29/ 12 / 92

Presidente

Senhor Presidente,

A Comissão de Relações Exteriores, em reunião realizada no dia 02 de dezembro, aprovou, por unanimidade, o parecer do Relator, nobre Deputado Aloísio Vasconcelos, pela incompetência da Comissão para se pronunciar sobre o Projeto de Lei Nº 2.891/92, do Poder Executivo, que "Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional, e dá outras providências".

Encaminho a V. Exa., em anexo, cópia do referido parecer e renovo-lhe meus protestos da mais distinta consideração.

Deputado Pauderney Avelino
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Deputado IBSEN PINHEIRO
DD. Presidente da Câmara dos Deputados

SECRETARIA - GERAL DA MESA

Recebido

Órgão Presidência 4967/92

Data: 07/12/92 Hora 11:20

Ass.: Ponto 4398

Lote: 70 Caixa: 138

PL Nº 2891/1992

341

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES

PROJETO DE LEI Nº 2.891, DE 1992.

(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional.

AUTOR: Poder Executivo

Relator: Deputado Aloisio Vasconcelos.

I - RELATÓRIO:

Trata-se de projeto de lei de autoria do Poder Executivo dispondo sobre a prevenção, controlee fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional.

O projeto contém, nas disposições preliminares, referência a duas convenções internacionais, sendo que apenas uma delas foi ratificada pelo Brasil. Contém ainda outros capítulos onde são abordadas e discilinadas questões como a da poluição por óleo, por substâncias líquidas nocivas a granel, por substâncias nocivas transportadas de forma fracionada, da poluição por lixo e, ainda, fixa ações preventivas e corretivas, além de penalidades.

II - VOTO DO RELATOR:

Segundo depacho da Mesa, a proposição foi distribuída às Comissões de Relações Exteriores, Viação e Trans-

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES

porte, Desenvolvimento Urbano e Interior, de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias e de Constituição e Justiça e de Redação.

A proposição em epígrafe ocupa-se única e exclusivamente do disciplinamento de questões ambientais, especialmente, das várias formas de poluição. Ao tratar de tais questões, o projeto alude a duas Convenções Internacionais. A simples referência a esses atos internacionais, um deles inclusive ratificado pelo Brasil, e por isso promulgado e integrante do ordenamento jurídico pátrio, não implica direta ou indiretamente em questões relativas à assinatura ou ratificação dos mesmos e por conseguinte, em questões pertinentes ao relacionamento internacional do País. Como tal, a matéria não se encontra no âmbito de competência da Comissão de Relações Exteriores, nos termos em que é definida pelo art. 32, inciso X , do Regimento Interno.

Haja vista o impedimento de que a comissão se manifeste sobre matéria que não for de sua competência (art. 55 do Regimento Interno), votamos pela declaração de incompetência da Comissão de Relações Exteriores para apreciar o Projeto de Lei nº 2.891, de 1992.

Sala das Reuniões, em 2 de dezembro de 1992.

Deputado ALOISIO VASCONCELOS
Relator.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 2.891 DE 1992

Nos termos do art. 119, **caput**, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, alterado pelo art. 1º, I, da Resolução nº 10/91, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 07 / 05 / 93, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 14 de maio de 1993.

RONALDO DE OLIVEIRA NORONHA
Secretário

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIA

Defiro. Apense-se ao PL nº 2891/92 o PL nº 2794/92. Publique-se.
Em 18/08/93

Presidente

Ofício P-527/93 Brasília, 16 de agosto de 1993

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais, e por iniciativa do Deputado Carlos Lupi, Relator do Projeto de Lei nº 2.794/92, solicito a V.Exa. sejam apensados para tramitação conjunta, os Projetos de Lei nºs. 2.891/92, do Poder Executivo, e o 2.794/92, do Deputado Fábio Feldmann, tendo em vista tratarem do mesmo assunto, com os mesmos objetivos.

Atenciosamente,

Deputado FRANCISCO RODRIGUES
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Deputado INOCÊNCIO OLIVEIRA
Presidente da Câmara dos Deputados

CÂMARA DOS DEPUTADOS

1640903

GABINETE DE PRESIDÊNCIA

Lote: 70 Caixa: 138

PL Nº 2891/1992

345

SECRETARIA - GERAL DA MESA

Recebido

Órgão Presidência nº 2.634

Data: 17/08/93 Hora: 11:00h

Ass.: Helena Ponto: 4370

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.515, DE 1989

(Do Sr. Maurílio Ferreira Lima)

Regula o exercício da profissão de "Designer".

(Às Comissões de Constituição e Justiça e Redação; de Educação, Cultura, Esporte e Turismo; e de Trabalho.)

O Congresso Nacional decreta:

TÍTULO I

Do Exercício Profissional do "Designer"

CAPÍTULO I

Caracterização e Atribuições Profissionais

Art. 1.º A profissão de **designer** é caracterizada pelo desempenho de atividades especializadas de caráter técnico-científico, criativo e artístico, visando à concepção e ao desenvolvimento de projetos e mensagens visuais. visuais.

§ 1.º Em **design,** projeto é o meio em que o profissional, equacionando, de forma sistêmica, dados de natureza ergonômica, tecnológica, econômica, social, cultural e estética, responde concreta e racionalmente às necessidades humanas.

§ 2.º Os projetos elaborados por **Designers** são aptos à seriação ou industrialização que estabeleça relação com o ser humano, no aspecto de uso ou de percepção, de modo a atender necessidades materiais e de informação visual.

Art. 2.º São atribuições do **Designer:**

a) planejar e projetar sistemas, produtos ou mensagens visuais ligadas à produção industrial, objetivando assegurar sua funcionalidade ergonômica, sua correta utilização, qualidades técnica e estética, racionalização estrutural, fabricação ou reprodução;

b) projetos, aperfeiçoamentos, formulação, reformulação e elaboração de modelos industriais ou sistemas visuais sob forma de desenho, diagra-

mas, memoriais, maquetes, artes finais, protótipos e outras formas de representação;

c) estudos, projetos, análises, avaliações, vistorias, perícias, pareceres e divulgações de caráter técnico-científico ou cultural no âmbito de sua formação profissional;

d) ensaios, pesquisas, experimentações em seu campo de atividades e, em campos correlatos, quando atuar em equipes multidisciplinares;

e) desempenfho de cargos e funções junto a entidades públicas e privadas cujas atividades envolvam desenvolvimento de modelos industriais e mensagens visuais;

f) coordenação, direção, fiscalização, orientação, consultoria, assessoria e execução de serviços ou assuntos de seu campo profissional;

g) exercício do magistério em disciplinas em que o profissional esteja devidamente habilitado;

h) desempenho de cargos, funções e comissões em entidades estatais, paraestatais, autárquicas, de economia mista e de economia privada.

Art. 3.º O exercício da profissão de **Designer,** observadas as condições de capacidade e demais exigências legais, é assegurado:

a) aos que possuam, devidamente registrado, diploma de curso superior de **Design** Industrial ou **Design** Gráfico, bem como Desenho Industrial/Projeto de Produto ou Desenho Industrial/Programação Visual e ainda Desenho Industrial ou Comunicação Visual, oficialmente reconhecido, existentes no País;

b) aos que, até a data de publicação desta lei, comprovarem o exercício ininterrupto da profissão por período superior a 5 (cinco) anos;

c) aos que possuam, devidamente revalidado e registrado no País, diploma de faculdade ou escola estrangeira de ensino superior de **Design,** ou os que tenham esse exercício amparado por convênios internacionais de intercâmbio.

Parágrafo único. Fica instituído o registro da profissão de **Designer** a ser emitido no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data de regulamentação desta lei, para aqueles que já se encontram no exercício da profissão.

CAPÍTULO II

Uso do Título Profissional

Art. 4.º Fica reservado exclusivamente aos profissionais referidos nesta lei a denominação de **Designer,** a qual deve ser acrescida obrigatoriamente das características da sua formação básica: "Industrial ou Gráfico".

§ 1.º Os profissionais possuidores de formação básica nestas duas áreas deverão acrescentar à denominação de **Designer** as duas características: "Industrial e Gráfico".

§ 2.º A qualificação de que trata este artigo poderá ser acompanhada de designações outras referentes a cursos de especialização, aperfeiçoamento e pós-graduação.

Art. 5.º A expressão **Design** só poderá constar da denominação de firma comercial, industrial ou de prestação de serviços cuja diretoria for composta, em sua maioria, por profissionais de **Design,** devidamente registrados nos Conselhos Regionais.

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
346

CAPÍTULO III

Do Exercício Ilegal da Profissão

Art. 6.º Exerce ilegalmente a profissão de **Designer**, ficando sujeito a cominações legais:

a) a pessoa física ou jurídica que desempenhar atividades reservadas aos profissionais de que trata esta lei sem registro nos Conselhos Regionais ou que não esteja em pleno uso de seus direitos profissionais;

b) o profissional que use o título de **Designer** para se incubir de atividades estranhas às atribuições previstas nesta lei;

c) o profissional que emprestar seu nome a pessoa física ou jurídica executora de atividades específicas de **Design** sem sua real participação no trabalho;

d) o profissional que, mesmo suspenso, continue em atividade.

CAPÍTULO IV

Da Responsabilidade e Autoria

Art. 7.º Os direitos de autoria e responsabilidade legal de projeto de **Design**, respeitadas as relações contratuais expressas entre o autor e outros interessados, inclusive o empregador, são do profissional que os elaborar.

§ 1.º No projeto é obrigatória a assinatura do autor, a menção do título e o número do seu registro profissional.

§ 2.º No desenvolvimento de projetos por dever funcional, serão considerados co-autores o profissional encarregado e a pessoa jurídica contratante, salvo condições especiais no respectivo contrato.

§ 3.º Nos contratos de prestação de serviços, o profissional ou pessoa jurídica contratada poderão ceder os direitos autorais ao final do contrato, mediante instrumento jurídico competente.

§ 4.º Independentemente dos casos de cessão total ou parcial, caberão sempre ao autor do projeto prêmios e distinções honoríficas.

Art. 7.º As alterações do projeto só poderão ser executadas pelo profissional que o elaborou ou, por outro, com sua anuência por escrito.

Parágrafo único. Estando impedido ou recusando-se o autor a alterar o projeto, comprovada a solicitação, poderá outro profissional efetuá-la, a quem caberá a responsabilidade da modificação, observando-se os dispositivos do código de ética profissional.

Art. 9.º Os planos, projetos e outros documentos relativos à atividade de **Design**, quer público, quer particular, só terão valor jurídico e poderão ser submetidos ao julgamento das autoridades competentes quando seus autores forem profissionais habilitados na forma desta lei.

Art. 10. São nulos de pleno direito os contratos de serviços de **Design** firmados por entidade pública ou particular com pessoa física ou jurídica não legalmente habilitada a praticar a atividade nos termos desta lei.

Art. 11. Quando a concepção geral de plano ou projeto for elaborada em conjunto por profissionais habilitados, todos serão considerados co-autores, com direitos e deveres correspondentes, devendo constar seus nomes nos respectivos documentos.

Parágrafo único. Se a participação de um ou mais profissionais for relativa a partes ou subpartes do projeto, somente sobre estas caberão direitos autorais e responsabilidades legais.

Art. 12. Os Conselhos Regionais criarão registro de autoria de projetos, para salvaguarda dos direitos autorais, ressalvada a competência do Instituto Nacional de Propriedade Industrial e de Escolas de Belas Artes com relação a proteção dos direitos à propriedade industrial ou artística.

Art. 13. Ao autor do projeto e aos seus propostos é assegurado o direito de acompanhar sua execução, de modo a garantir sua realização de acordo com as especificações e demais pormenores técnicos nele estabelecidos.

Art. 14. Para efeitos legais, os projetos de **design** serão considerados obras intelectuais nos termos da Lei n.º 5.988, de 14 de dezembro de 1973.

TÍTULO II

Da Fiscalização do Exercício da Profissão

CAPÍTULO I

Dos Órgãos Fiscalizadores

Art. 15. Para efeito de registro, controle e fiscalização do exercício e atividades profissionais ficam os **Designers** vinculados ao Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (Confea) e Conselhos Regionais de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (Crea), os quais passam a denominar-se, respectivamente, Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura, Agronomia e **Design** (Confead) e Conselhos Regionais de Engenharia, Arquitetura, Agronomia e **Design** (Cread).

Art. 16. Cabe às escolas e faculdades de **Design** indicar ao Conselho Federal, em função dos títulos apreciados através da formação profissional, em termos genéricos, as características dos profissionais por elas diplomados.

Art. 17. O Conselho Federal organizará e manterá atualizada a relação dos títulos concedidos pelas escolas e faculdades, bem como seus cursos e currículos, com a indicação das suas características.

Art. 18. Passam a constituir e compor o Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura, Agronomia e **Design** (Confead), nos termos do art. 29 da Lei n.º 5.194, de 24 de dezembro de 1966, 3 (três) brasileiros diplomados em **design,** habilitados de acordo com esta lei e 1 (um) representante de escola ou faculdade de **Design** e igual número de suplentes.

Art. 19. A fiscalização do exercício profissional do **Design** será idêntica à do engenheiro, do arquiteto e do engenheiro agrônomo, com observância geral dos termos da Lei n.º 5.194 de 24 de dezembro de 1966, no que couber, inclusive quanto ao regime de registro de pessoas físicas e jurídicas, anuidade, emolumentos e taxas, penalidades e comportamento ético.

Art. 20. Na composição dos Conselhos Regionais de Engenharia, Arquitetura, Agronomia e **Design** (Cread) ficam incluídos 1 (um) representante de cada escola ou faculdade de **Design** e, no mínimo, 1 (um) representante direto de cada entidade de classe de **Design** existente na região, com igual número de suplentes.

Parágrafo único. Os Conselhos Regionais deverão organizar Câmaras de **Design** para tratar dos assuntos específicos desta categoria profissional, nos termos do art. 42 da Lei n.º 5.194, de 24 de dezembro de 1966.

Caixa: 138
Lote: 70
PL Nº 2891/1992
347

TÍTULO III

Do Registro Profissional

CAPÍTULO I

Do Registro dos Profissionais

Art. 21. Os profissionais habilitados na forma desta lei somente poderão exercer a profissão após o registro no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura, Agronomia e **Design** (Crea) na região de sua atividade.

Art. 22. Aos profissionais registrados será fornecida carteira profissional, contendo o número de registro, a natureza do título e demais elementos necessários à sua identificação.

Parágrafo único. A carteira profissional substituirá o diploma, valerá como elemento de identidade e terá fé pública.

TÍTULO IV

Das Disposições Gerais

Art. 23. Serão complementados pelas disposições da Lei n.º 5.194, de 24 de dezembro de 1966, os demais assuntos necessários à fiel execução da presente lei.

Art. 24. A profissão de **Designer** passa a integrar, como grupo, a Confederação Nacional dos Profissionais Liberais a que alude o art. 577 da Consolidação das Leis do Trabalho.

Art. 25. O salário mínimo do **Designer** será idêntico ao do engenheiro, do arquiteto e do engenheiro agrônomo, com observância geral dos termos da Lei n.º 4.950-A, de 22 de abril de 1966.

Art. 26. O trabalho profissional de projeto não sofrerá concorrência de preço, devendo, quando muito, ser objeto de concurso de seleção através de qualificação técnico-profissional, com critérios definidos pelos órgãos de classe.

Art. 27. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 120 (cento e vinte) dias.

Art. 28. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 29. Revogam-se as disposições em contrário.

Justificação

A função do **Designer** é a de compatibilizar produtos e objetos de uso ao dia-a-dia do ser humano. Trata-se de uma missão nobre, que muitas vezes melhora o cotidiano urbano em escala apreciável. Uma amostra pode ser vista no impacto do **Design** em objetos de uso destinado a deficientes físicos ou em objetos específicos de hospitais, que não só facilitam a função dos profissionais da área de saúde como tornam menos penosa a estadia dos pacientes. Poderia citar outros exemplos, como o da sistematização da sinalização urbana, mas seria uma tarefa árdua e complexa, uma vez que a ação do **Designer** é praticamente exercida no homem moderno durante as 24 horas do dia.

Este projeto é uma contribuição da Associação Nacional de **Designers** do Brasil e transmite a experiência de outros países, somada a contribuição advinda do exercício diário da profissão por dezenas de profissionais experientes e bem sucedidos. Tive a honra de receber este importante documento, com a solicitação de encaminhá-lo para exame pelo Poder Legislativo da República Federativa do Brasil.

Falta esclarecer o uso de uma palavra de origem inglesa para definir e regulamentar uma profissão no Brasil. Apesar de não estar registrada no Novo Dicionário da Língua Portuguesa de Aurélio Buarque de Holanda, ela é de uso internacional. Trata-se de uma função profissional relativamente nova, que lança suas origens na Escola de Bauhaus, fundada por Walter Gropius na Alemanha ao final da Primeira Guerra Mundial. O termo foi cunhado nos Estados Unidos, terra da linha de montagem e dos pioneiros métodos de produção da segunda etapa da Revolução Industrial, e espalhou-se por toda a terra, inclusive nos países culturalmente distantes, como o Japão.

Por estas razões, encaminho a regulamentação da profissão de **Designer**, sem equivalente direto em nossa língua, para o exame devido pelo Poder Legislativo da República Federativa do Brasil.

LEGISLAÇÃO CITADA, ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

LEI N.º 5.194, DE 24 DE DEZEMBRO DE 1966

Regula o exercício das profissões de Engenheiro, Arquiteto e Engenheiro-Agrônomo, e dá outras providências.

TÍTULO I

Do Exercício Profissional da Engenharia, da Arquitetura e da Agronomia

CAPÍTULO I

Das Atividades Profissionais

SEÇÃO I

Caracterização e Exercício das Profissões

Art. 1.º As profissões de engenheiro, arquitetos e engenheiro-agrônomo são caracterizadas pelas realizações de interesse social e humanos que importem a realização dos seguintes empreendimentos:

a) aproveitamento e utilização de recursos naturais;

b) meios de locomoção e comunicações;

c) edificações, serviços e equipamentos urbanos, rurais e regionais, nos seus aspectos técnicos e artísticos;

d) instalações e meios de acesso a costa, cursos e massas de água e extensões terrestres;

e) desenvolvimento industrial agropecuário.

Art. 2.º O exercício, no País, da profissão de engenheiro, arquiteto ou engenheiro-agrônomo, observadas as condições de capacidade e demais exigências legais, assgurado:

a) aos que possuam, devidamente registrado, diploma de faculdade ou escola superior de engenharia, arquitetura ou agronomia, oficiais ou reconheicdas, existentes no País;

b) aos que possuam devidamente revalidado e registrado no País, diploma de faculdade ou escola estrangeira de ensino superior de engenharia, arquitetura ou agronomia, bem como os que tenham esse exercício amparado por convênios internacionais de intercâmbios;

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
348

c) aos estrangeiros contratados que, a critério dos Conselhos Federal e Regionais de Engenharia, Arquitetura e Agronomia, considerada a escassez de profissionais de determinada especialidade e o interesse nacional, tenham seus títulos registrados temporariamente.

Parágrafo único. O exercício das atividades de engenheiro, arquiteto e engenheiro-agrônomo é garantido, obedecidos os limites das respectivas licenças e excluídas as expedidas, a título precário, até a publicação desta lei, aos que, nesta data, estejam registrados nos Conselhos Regionais.

SEÇÃO II

De Uso de Título Profissional

Art. 3.º São reservadas exclusivamente aos profissionais referidos nesta Lei as denominações de engenheiro, arquiteto ou engenheiro-agrônomo, acrescidas, obrigatoriamente, das características de sua formação básica.

Parágrafo único. As qualidades de que trata este artigo poderão ser acompanhadas de designações outras referentes a cursos de especialização, aperfeiçoamento e pós-graduação.

Art. 4.º As qualificações de engenheiro, arquiteto ou engenheiro-agrônomo só podem ser acrescidas à denominação de pessoas jurídicas composta exclusivamente de profissionais que possuam tais títulos.

Art. 5.º Só poderá ter em sua denominação as palavras engenharia, arquitetura ou agronomia a firma comercial ou industrial cuja diretoria for composta, em sua maioria, de profissionais registrados nos Conselhos Regionais.

SEÇÃO III

Do Exercício Ilegal da Profissão

Art. 6.º Exerce ilegalmente a profissão de engenheiro, arquiteto ou engenheiro-agrônomo:

a) a pessoa física ou jurídica que realizar atos ou prestar serviços público ou privado reservados aos profissionais de que trata esta lei e que não possua registro nos Conselhos Regionais;

b) o profissional que se incumbir de atividades estranhas às atribuições discriminadas em seu registro;

c) o profissional que emprestar seu nome a pessoas, firmas, organizações ou empresas executoras de obras e serviços sem sua participação nos trabalhos delas;

d) o profissional que, suspenso de seu exercício, continue em atividade;

e) a firma, organização ou sociedade que, na qualidade de pessoa jurídica, exercer atribuições reservadas aos profissionais da engenharia, da aquitetura e da agronomia, com infringência do disposto no parágrafo único do art. 8.º desta lei.

SEÇÃO IV

Atribuições Profissionais e Coordenação de suas Atividades

Art. 7.º As atividades e atribuições profissionais do engenheiro, do arquiteto e do engenheiro-agrônomo consistem em:

a) desempenho de cargos, funções e comissões em entidades estatais, paraestatais, autárquicas, de economia mista e privada;

b) planejamento ou projeto, em geral, de regiões, zonas, cidades, obras estruturas, transportes, exploração de recursos naturais e desenvolvimento da produção industrial e agropecuária;

c) estudos, projetos, análises, avaliações, vistorias, perícias, pareceres e divulgação técnica;

d) ensino, pesquisas, experimentação e ensaios;

e) fiscalização de obras e serviços técnicos;

f) direção de obras e serviços técnicos;

g) execução de obras e serviços técnicos;

h) produção técnica especializada, industrial ou agropecuária.

Parágrafo único. Os engenheiro, arquitetos e engenheiro-agrônimos poderão exercer qualquer outra atividade que, por sua natureza, se inclua no âmbito de suas profissões.

Art. 8.º As atividades e atribuições enunciadas nas alíneas **a, b, c, d** e **f** do artigo anterior são da competência de pessoa física, para tanto legalmente habilitadas.

Parágrafo único. As pessoas jurídicas e organizações estatais só poderão exercer as atividades discriminadas no art. 7.º, com exceção das contidas na alínea **a**, com a participação efetiva e autoria declarada de profissional legalmente habilitado e registrado pelo Conselho Regional, assegurados os direitos que esta lei lhe confere.

Art. 9.º As atividades enumeradas nas alíneas **g** e **h** do art. 7.º, observados os preceitos desta lei, poderão ser exercidas, indistintamente, por profissionais ou por pessoas jurídicas.

Art. 10. Cabe às Congregações das escolas e faculdades de engenharia, arquitetura e agronomia indicar, ao Conselho Federal, em função dos títulos apreciados através da formação profissional, em termos genéticos, as características dos profissionais por elas diplomados.

Art. 11. O Conselho Federal organizará e manterá atualizada a relação dos títulos concedidos pelas escolas e faculdades, bem como seus cursos e currículos, com a indicação das suas características.

Art. 12. Na União, nos Estados e nos Municípios, nas entidades autárquicas, paraestatais e de economia mista, os cargos e funções que exijam conhecimentos de engenharia, arquitetura e agronomia, relacionados, conforme o disposto na alínea **g** do art. 27, somente poderão ser exercidos por profissionais habilitados de acordo com esta lei.

Art. 13. Os estudos, plantas, projetos, laudos e qualquer outro trabalho de engenharia, de arquitetura e de agronomia, quer público, quer particular, somente poderão ser submetidos ao julgamento das autoridades competentes e só terão valor jurídico quando seus autores forem profissionais habilitados de acordo com esta lei.

Art. 14. Nos trabalhos gráficos, especificações, orçamentos, pareceres, laudos e atos judiciais administrativos, é obrigatória além da assinatura, precedida do nome da empresa, sociedade, instituição ou firma a que interessarem, a menção explícita do título do profissional que os subscrever e o número da carteira referida no art. 56.

Art. 15. São nulos de pleno direito os contratos referentes a qualquer ramo de engenharia, arquitetura ou de agronomia, inclusive a elaboração de projeto, direção ou execução de obras, quando firmados por entidade pública ou particular com pessoa física ou jurídica não legalmente habilitada a praticar a atividade nos termos desta lei.

Art. 16. Enquanto durar a execução de obras, instalações e serviços de qualquer natureza, é obrigatória a colocação e manutenção de placas visíveis

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
349

e legíveis ao público, contendo o nome do autor e co-autores do projeto, em todos os seus aspectos técnicos e artísticos, assim como os dos responsáveis pela execução dos trabalhos.

CAPÍTULO II

Da Responsabilidade e Autoria

Art. 17. Os direitos de autoria de um plano ou projeto de engenharia, arquitetura agronomia, respeitadas as relações contratuais expressas entre o autor e outros interessados, são do profissional que os elaborar.

Parágrafo único. Cabem ao profissional que os tenha elaborados os prêmios ou distinções honoríficas concedidas a projetos, planos, obras ou serviços técnicos.

Art. 18. As alterações do projeto ou plano original só poderão ser feitas pelo profissional que o tenha elaborado.

Parágrafo único. Estando impedido ou recusando-se o autor do projeto ou plano original a prestar sua colaboração profissional, comprovada a solicitação, as alterações ou modificações deles poderão ser feitas por outro profissional habilitado, a quem caberá a responsabilidade pelo projeto ou plano modificado.

Art. 19. Quando a concepção geral que caracteriza um plano ou projeto for elaborado em conjunto por profissionais legalmente habilitados, todos serão considerados co-autores do projeto, com os direitos e deveres correspondentes.

Art. 20. Os profissionais ou organizações de técnicos especializados que colaborarem numa parte do projeto deverão ser mencionados explicitamente como autores da parte que lhe tiver sido confiada, tornando-se mister que todos os documentos como plantas, desenhos, cálculos, pareceres, relatórios, análises, normas, especificações e outros documentos relativos ao projeto, sejam por eles assinados.

Parágrafo único. A responsabilidade técnica pela ampliação, prosseguimento ou conclusão de qualquer empreendimento de engenharia, arquitetura ou agronomia caberá ao profissional ou entidade registrada que aceitar esse encargo, sendo-lhe, também, atribuída a responsabilidade das obras, devendo o Conselho Federal adotar resolução quanto às responsabilidades das partes já executadas ou concluídas por outros profissionais.

Art. 21. Sempre que o autor do projeto convocar, para o desempenho do seu encargo, o concurso de profissionais da organização de profissionais especializados e legalmente habilitados, serão estes havidos como co-responsáveis na parte que lhes diga respeito.

Art. 22. Ao autor do projeto ou a seus prepostos é assegurado o direito de acompanhar a execução da obra, de modo a garantir a sua realização de acordos com as condições, especificações de mais pormenores técnicos nele estabelecidos.

Parágrafo único. Terão o direito assegurado neste artigo, ao autor do projeto, na parte que lhes diga respeito, os profissionais especializados que participarem, como co-responsáveis, na sua elaboração.

Art. 21. Os Conselhos Regionais criarão registro de autoria de planos e projetos, para salvaguarda dos direito autorais dos profissionais que o desejarem.

TÍTULO II

Da Fiscalização do Exercício das Profissões

CAPÍTULO I

Dos Órgãos Fiscalizadores

Art. 24. A aplicação do que dispõe esta lei, a verificação e fiscalização do exercício e atividades das profissões nela reguladas serão exercidas por um Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (Confea) e Conselhos Regionais de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (CREA), organizado de forma a assegurarem unidade de ação.

Art. 25. Mantidos os já existentes, o Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia promoverá a instalação, nos Estados, Distrito Federal e Territórios Federais, dos Conselhos Regionais necessários à execução desta lei, podendo, a ação de qualquer deles, estender-se a mais de um Estado.

1.º A proposta de criação de novos Conselhos Regionais será feita pela maioria das entidades de classe, escolas ou faculdades com sede na nova região, cabendo aos Conselhos atingidos pela iniciativa opinar e encaminhar a proposta à aprovação do Conselho Federal.

§ 2.º Cada unidade da Federação só poderá ficar na jurisdição de um Conselho Regional.

§ 3.º A sede dos Conselhos Regionais será no Distrito Federal, em capital de Estado ou de Território Federal.

CAPÍTULO II

Do Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia

SEÇÃO I

Da Instituição do Conselho e suas Atribuições

Art. 26. O Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (Confea) é a instância superior da fiscalização do exercício profissional da engenharia, da arquitetura e da agronomia.

Art. 27. São atribuições do Conselho Federal:

a) organizar o seu regimento interno e estabelecer normas gerais para os regimentos dos Conselhos Regionais;

b) homologar os regimentos internos organizados pelos Conselhos Regionais;

c) examinar e decidir em última instância os assuntos relativos ao exercício das profissões de engenharia, arquitetura e agronomia, podendo anular qualquer ato que não estiver de acordo com a presente lei;

d) tomar conhecimento e dirimir quaisquer dúvidas suscitadas nos Conselhos Regionais;

e) julgar em última instância os recursos sobre registros, decisões e penalidades impostas pelos Conselhos Regionais;

f) baixar e fazer publicar as resoluções previstas para regulamentação e execução da presente lei, e, ouvidos os Conselhos Regionais, resolver os casos omissos;

Lote: 70 PL Nº 2891/1992 Caixa: 138 350

g) relacionar os cargos e funções dos serviços estatais, paraestatais, autárquicos e de economia mista, para cujo exercício seja necessário o título de engenheiro, arquiteto ou engenheiro-agrônomo;

h) incorporar ao seu balancete de receita e despesa os dos Conselhos Regionais;

i) enviar aos Conselhos Regionais cópia do expediente encaminhado ao Tribunal de Contas, até 30 (trinta) dias após a remessa;

j) publicar anualmente a relação de títulos, cursos e escolas de ensino superior, assim como, periodicamente, relação de profissionais habilitados;

k) fixar, ouvido o respectivo Conselho Regional, as condições para que as entidades de classe da região tenham nele direito a representação;

l) promover, pelo menos uma vez por ano, as reuniões de representantes dos Conselhos Federal e Regionais previstas no art. 53 desta lei;

m) examinar e aprovar a proporção das representações dos grupos profissionais nos Conselhos Regionais;

n) julgar, em grau de recurso, as infrações do Código de Ética Profissional do Engenheiro, arquiteto e engenheiro-agrônomo, elaborado pelas entidades de classe;

o) aprovar ou não as propostas de criação de novos Conselhos Regionais;

p) fixar e alterar as anuidades, emolumentos e taxas a pagar pelos profissionais e pessoas jurídicas referidos no art. 63.

Parágrafo único. Nas questões relativas a atribuições profissionais e decisão do Conselho Federal só será tomada com o mínimo de 12 (doze) votos favoráveis.

Art. 28. Constituem renda do Conselho Federal:

a) um décimo da renda bruta dos Conselhos Regionais;

b) doações, legados, juros e receitas patrimoniais;

c) subvenções.

SEÇÃO II

Da Composição e Organização

Art. 29. O Conselho Federal será constituído por 18 (dezoito) membros brasileiros, diplomados em engenharia, arquitetura ou agronomia, habilitados de acordo com esta lei, obedecida a seguinte composição:

a) 15 (quinze) representantes de grupos profissionais, sendo 9 (nove) engenheiros representantes de modalidades de engenharia estabelecida em termos genéricos pelo Conselho Federal, no mínimo de 3 (três) modalidades, de maneira a corresponderem às formações técnicas constantes dos registros nele existentes; 3 (três) arquitetos e 3 (três) engenheiros-agrônomos;

b) 1 (um) representante das escolas de engenhaira; 1 (um) representante das escolas de arquitetura e 1 (um) representante das escolas de agronomia.

§ 1.º Cada membro do Conselho Federal terá 1 (um) suplente.

§ 2.º O presidente do Conselho Federal será eleito, por maioria absoluta, dentre os seus membros.

§ 3.º A vaga do representante nomeado presidente do Conselho será preenchida por seu suplente.

Art. 30. Os representantes dos grupos profissionais referidos na alínea **a** do art. 29 e seus suplentes serão eleitos pelas respectivas entidades de classe registradas nas regiões, em assembléia especialmente convocadas para este fim pelos Conselhos Regionais, cabendo a cada região indicar, em forma de rodízio, um membro do Conselho Federal.

Parágrafo único. Os representantes das entidades de classe nas assembléias referidas neste artigo serão por elas eleitos, na forma dos respectivos estatutos.

Art. 31. Os representantes das escolas ou faculdades e seus suplentes serão eleitos por maioria absoluta de votos em assembléia dos delegados de cada grupo profissional, designados pelas respectivas congregações.

Art. 32. Os mandatos dos membros do Conselho Federal e do presidente serão de 3 (três) anos.

Parágrafo único. O Conselho Federal se renovará anualmente pelo terço de seus membros.

CAPÍTULO III

Dos Conselhos Regionais de Engenharia, Arquitetura e Agronomia

SEÇÃO I

Da Instituição dos Conselhos Regionais e suas Atribuições

Art. 33. Os Conselhos Regionais de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (Crea) são órgãos de fiscalização do exercício das profissões de engenharia, arquitetura e agronomia, em suas regiões.

Art. 34. São atribuições dos Conselhos Regionais:

a) elaborar e alterar seu regimento interno, submetendo-o à homologação do Conselho Federal;

b) criar as Câmaras Especializadas atendendo às condições de maior eficiência da fiscalização estabelecida na presente lei;

c) examinar reclamações e representações acerca de registros;

d) julgar e decidir, em grau de recurso, os processos de infração da presente lei e do Código de Ética, enviados pelas Câmaras Especializadas;

e) julgar, em grau de recurso, os processos de imposição de penalidades e multas;

f) organizar o sistema de fiscalização do exercício das profissões reguladas pela presente lei;

g) publicar relatórios de seus trabalhos e relações dos profissionais e firmas registradas;

h) examinar os requerimentos e processos de registro em geral, expedindo as carteiras profissionais ou documentos de registro;

i) sugerir ao Conselho Federal medidas necessárias à regularidade dos serviços e à fiscalização do exercício das profissões reguladas nesta lei;

j) agir, com a colaboração das sociedades de classe e das escolas ou faculdades de engenharia, arquitetura e agronomia, nos assuntos relacionados com a presente lei;

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
351

k) cumprir e fazer cumprir a presente lei, as resoluções baixadas pelo Conselho Federal, bem como expedir atos que para isso julguem necessários;

l) criar inspetorias e nomear inspetores especiais para maior eficiência da fiscalização;

m) deliberar sobre assuntos de interesse geral e administrativo e sobre os casos comuns a duas ou mais especializações profissionais;

n) julgar, decidir ou dirimir as questões da atribuição ou competência das Câmaras Especializadas referidas no art. 45, quando não possuir o Conselho Regional número suficiente de profissionais do mesmo grupo para constituir a respectiva Câmara, como estabelece o art. 48;

o) organizar, disciplinar e manter atualizado o registro dos profissionais e pessoas jurídicas que, nos termos desta lei, se inscrevam para exercer atividades de engenharia, arquitetura ou agronomia, na região;

p) organizar e manter atualizado o registro das entidades de classe referidas no art. 62 e das escolas e faculdades que, de acordo com esta lei, devam participar da eleição de representantes destinada a compor o Conselho Regional e o Conselho Federal;

q) organizar, regulamentar e manter o registro de projetos e planos a que se refere o art. 23;

r) registrar as tabelas básicas de honorários profissionais elaboradas pelos órgãos de classe.

Art. 35. Constituem renda dos Conselhos Regionais:

a) as taxas de expedição das carteiras profissionais e de registros;

b) as multas aplicadas de conformidade com a presente lei;

c) doações, legados, juros e receitas patrimoniais;

d) subvenções.

Art. 36. Da renda bruta proveniente da arrecadação das taxas e multas referidas nas alíneas **a** e **b** do artigo anterior, o Conselho Regional recolherá um décimo ao Conselho Federal, de acordo com o art. 28.

Parágrafo único. Os Conselhos Regionais destinarão anualmente a renda líquida provinda da arrecadação das multas a medidas que objetivem o aperfeiçoamento técnico e cultural do engenheiro, do arquiteto e do engenheiro-agrônomo.

SEÇÃO II

Da Composição e Organização

Art. 37. Os Conselhos Regionais serão constituídos de brasileiros diplomados em curso superior, legalmente habilitados de acordo com a presente lei, obedecida a seguinte composição:

a) um presidente, eleito por maioria absoluta pelos membros do Conselho, com mandato de 3 (três) anos;

b) um representante de cada escola ou faculdade de engenharia, arquitetura e agronomia com sede na região;

c) representantes diretos das entidades de classe de engenheiro, arquiteto e engenheiro-agrônomo, registradas na região de conformidade com o art. 62.

Parágrafo único. Cada membro do Conselho terá um suplente.

Art. 38. Os representantes das escolas e faculdades e seus respectivos suplentes serão indicados por suas congregações.

Art. 39. Os representantes das entidades de classe e respectivos suplentes serão eleitos por aquelas entidades na forma de seus Estatutos.

Art. 40. O número de conselheiros representativos das entidades de classe será fixado nos respectivos Conselhos Regionais, assegurados o mínimo de um representante por entidade de classe e a proporcionalidade entre os representantes das diferentes categorias profissionais.

Art. 41. A proporcionalidade dos representantes de cada categoria profissional será estabelecida em face dos números totais dos registros no Conselho Regional, de engenheiros das modalidades genéricas previstas na alínea a do art. 29, de arquitetos e de engenheiros-agrônomos, que houver em cada região, cabendo a cada entidade de classe registrada no Conselho Regional um número de representantes proporcional à quantidade de seus associados, assegurado o mínimo de um representante por entidade.

Parágrafo único. A proporcionalidade de que trata este artigo será submetida à prévia aprovação do Conselho Federal.

Art. 42. Os Conselhos Regionais funcionarão em pleno e para os assuntos específicos, organizados em Câmaras Especializadas correspondentes às seguintes categorias profissionais: engenharia, nas modalidades correspondentes às formações técnicas referidas na alínea a do art. 29, arquitetura e agronomia.

Art. 43. O mandato dos conselheiros regionais será de 3 (três) anos e se renovará anualmente pelo terço de seus membros.

Art. 44. Cada Conselho Regional terá inspetorias, para fins de fiscalização, nas cidades ou zonas onde se fizerem necessárias.

CAPÍTULO IV

Das Câmaras Especializadas

SEÇÃO I

Da Instituição das Câmaras e suas Atribuições

Art. 45. As Câmaras Especializadas são os órgãos dos Conselhos Regionais encarregados de julgar e decidir sobre os assuntos de fiscalização pertinentes às respectivas especializações profissionais e infrações do Código de Ética.

Art. 46. São atribuições das Câmaras Especializadas:

a) julgar os casos de infração da presente lei, no âmbito de sua competência profissional específica;

b) julgar as infrações do Código de Ética;

c) aplicar as penalidades e multas previstas;

d) apreciar e julgar os pedidos de registro de profissionais, das firmas, das entidades de direito público, das entidades de classe e das escolas ou faculdades na região;

e) elaborar as normas para fiscalização das respectivas especializações profissionais;

f) opinar sobre os assuntos de interesse comum de duas ou mais especializações profissionais, encaminhando-as ao Conselho Regional.

Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
352
Lote: 70

SEÇÃO II

Da Composição e Organização

Art. 47. As Câmaras Especializadas serão constituídas pelos conselheiros regionais.

Parágrafo único. Em cada Câmara Especializada haverá um membro, eleito pelo Conselho Regional, representando as demais categorias profissionais.

Art. 48. Será constituída Câmara Especializada desde que entre os conselheiros regionais haja um mínimo de 3 (três) do mesmo grupo profissional.

CAPÍTULO V

Generalidades

Art. 49. Aos presidentes dos Conselhos Federal e Regionais compete, além da direção do respectivo Conselho, sua representação em juízo.

Art. 50. O conselheiro federal ou regional que durante 1 (um) ano faltar, sem licença prévia, a 6 (seis) sessões, consecutivas ou não, perderá automaticamente o mandato, passando este a ser exercido, em caráter efetivo, pelo respectivo suplente.

Art. 51. O mandato dos presidentes e dos conselheiros será honorífico.

Art. 52. O exercício da função de membro dos Conselheiros por espaço de tempo não inferior a dois terços do respectivo mandato será considerado serviço relevante prestado à Nação.

§ 1.º O Conselho Federal concederá aos que se acharem nas condições deste artigo o certificado de serviço relevante, independentemente de requerimento do interessado, dentro de 12 (doze) meses contados a partir da comunicação dos Conselhos.

§ 2.º Será considerado como serviço público efetivo, para efeito de aposentadoria e disponibilidade, o tempo de serviço como Presidente ou Conselheiro, vedada, porém, a contagem cumulativa com tempo exercido em cargo público. (O veto foi rejeitado.)

Art. 53. Os representantes dos Conselhos Federal e Regionais reunir-se-ão pelo menos uma vez por ano para, conjuntamente, estudar e estabelecer providências que assegurem ou aperfeiçoem a aplicação da presente lei, devendo o Conselho Federal remeter aos Conselhos Regionais, com a devida antecedência, o temário respectivo.

Art. 54. Aos Conselhos Regionais é cometido o encargo de dirimir qualquer dúvida ou omissão sobre a aplicação desta lei, com recurso **ex officio**, de efeito suspensivo, para o Conselho Federal, ao qual compete decidir, em última instância, em caráter geral.

TÍTULO III

Do Registro e Fiscalização Profissional

CAPÍTULO I

Do Registro dos Profissionais

Art. 55. Os profissionais habilitados na forma estabelecida nesta lei só poderão exercer a profissão após o registro no Conselho Regional, sob cuja jurisdição se achar o local de sua atividade.

Art. 56. Aos profissionais registrados, de acordo com esta Lei, será fornecida carteira profissional, conforme modelo adotado pelo Conselho Federal, contendo o número do registro, a natureza do título, especializações e todos os elementos necessários à sua identificação.

§ 1.º A expedição da carteira a que se refere o presente artigo fica sujeito à taxa que for arbitrada pelo Conselho Federal.

§ 2.º A carteira profissional, para os efeitos desta lei, substituirá o diploma, valerá como documento de identidade e terá fé pública.

§ 3.º Para emissão da carteira profissional os Conselhos Regionais deverão exigir do interessado a prova de habilitação profissional e de identidade, bem como outros elementos julgados convenientes, de acordo com instruções baixadas pelo Conselho Federal.

Art. 57. Os diplomados por escolas ou faculdades de engenharia, arquitetura ou agronomia, oficiais ou reconhecidas, cujos diplomas não tenham sido registrados, mas estejam em processamento na repartição federal competente, poderão exercer as respectivas profissões mediante registro provisório no Conselho Regional.

Art. 58. Se o profissional, firma ou organização, registrado em qualquer Conselho Regional, exercer atividade em outra Região, ficará obrigado a visar, nela, o seu registro.

CAPÍTULO II

Do Registro de Firmas e Entidades

Art. 59. As firmas, sociedades, associações, companhias, cooperativas e empresas em geral, que se organizem para executar obras ou serviços relacionados na forma estabelecida nesta lei, só poderão iniciar suas atividades depois de promoverem o competente registro nos Conselhos Regionais, bem como o dos profissionais do seu quadro técnico.

§ 1.º O registro de firmas, sociedades, associações, companhias, cooperativas e emprresas em geral só será concedido se sua denominação for realmente condizente com sua finalidade e qualificação de seus componentes.

§ 2.º As entidades estatais, paraestatais, autárquicas de economia mista que tenham atividade na engenharia, na arquitetura ou na agronomia, ou se utilizem dos trabalhos de profissionais dessas categorias, são obrigadas, sem quaisquer ônus, a fornecer aos Conselhos Regionais, todos os elementos necessários à verificação e fiscalização da presente lei.

§ 3.º O Conselho Federal estabelecerá, em resoluções, os requisitos que as firmas ou demais organizações previstas neste artigo deverão preencher para o seu registro.

Art. 60. Toda e qualquer firma ou organização que, embora não enquadrada no artigo anterior, tenha alguma seção ligada ao exercício profissional de engenharia. arquitetura e agronomia, na forma estabelecida nesta lei, é obrigada a requerer o seu registro e a anotação dos profissionais. legalmente habilitados, delas encarregados.

Art. 61. Quando os serviços forem executados em lugares distantes da sede da entidade, deverá esta manter, junto a cada um dos serviços, um profissional devidamente habilitado naquela jurisdição.

Art. 62. Os membros dos Conselhos Regionais só poderão ser eleitos pelas entidades de classe que estiverem previamente registradas no Conselho em cuja jurisdição tenham sede.

Caixa: 138
Lote: 70
PL Nº 2891/1992
353

§ 1.º Para obterem registro as entidades referidas neste artigo deverão estar legalizadas, ter objetivo definido permanente, contar no mínimo trinta associados engenheiros, arquitetos ou engenheiros-agrônomos e satisfazer as exigências que forem estabelecidas pelo Conselho Regional.

§ 2.º Quando a entidade reunir associados engenheiros, arquitetos e engenheiros-agrônomos, em conjunto, o limite mínimo referido no parágrafo anterior deverá ser de sessenta.

CAPÍTULO III

Das Anuidades, Emolumentos e Taxas

Art. 63. Os profissionais e pessoas jurídicas registrados de conformidade com o que preceitua a presente lei são obrigados ao pagamento de uma anuidade ao Conselho Regional, a cuja jurisdição pertencerem.

§ 1.º A anuidade a que se refere este artigo será paga até 31 de março de cada ano.

§ 2.º O pagamento da anuidade fora dese prazo terá o acréscimo de 10% (dez por cento) a título de mora.

§ 3.º O pagamento da anuidade inicial será feito por ocasião do registro.

Art. 64. Será automaticamente cancelado o registro do profissional ou da pessoa jurídica que deixar de efetuar o pagamento da anuidade a que estiver sujeito, durante 2 (dois) anos consecutivos sem prejuízo da obrigatoriedade do pagamento da dívida.

Parágrafo único. O profissional ou pessoa jurídica que tiver seu registro cancelado nos termos deste artigo, se desenvolver qualquer atividade regulada nesta lei, estará exercendo ilegalmente a profissão, podendo reabilitar-se mediante novo registro, satisfeitas, além das anuidades em débito, as multas que lhe tenham sido impostas e os de mais emolumentos e taxas regulamentares.

Art. 65. Toda vez que o profissional diplomado apresentar a um Conselho Regional sua carteira para o competente "visto" e registro, deverá fazer prova de ter pago a sua anuidade na região de origem ou naquela onde passar a residir.

Art. 66. O pagamento da aunidade devida por profissional ou pessoa jurídica somente será aceito após verificada a ausência de quaisquer débitos concernentes a multas, emolumentos, taxas ou anuidades de exercícios anteriores.

Art. 67. Embora legalmente registrado, só será considerado no legítimo exercício da profissão e atividades de que trata a presente lei o profissional ou pessoa jurídica que esteja em dia com o pagamento da respectiva anuidade.

Art. 68. As autoridades administrativas e judiciárias, as repartições estatais, paraestatais, autárquicas ou de economia mista não receberão estudos, projetos, laudos, perícias, arbitramentos e quaisquer outros trabalhos, sem que os autores, profissionais ou pessoas jurídicas, façam prova de estar em dia com o pagamento da respectiva anuidade.

Art. 69. Só poderão ser admitidos nas concorrências públicas para obras ou serviços técnicos e para concursos de projetos, profissionais e pessoas jurídicas que apresentarem prova de quitação de débito ou visto do Conselho Reigonal da jurisdição onde a obra, o serviço técnico ou projeto deva ser executado.

Art. 70. O Conselho Federal baixará resoluções estabelecendo o Regimento de Custas e, periodicamente, quando julgar oportuno, promoverá sua revisão.

TÍTULO IV

Das Penalidades

Art. 71. As penalidades aplicáveis por infração da presente lei são as seguintes, de acordo com a gravidade da falta:

a) advertência reservada;

b) censura pública;

c) multa;

d) suspensão temporária do exercício profissional;

e) cancelamento definitivo do registro.

Parágrafo único. As penalidades para cada grupo profisional serão impostas pelas respectivas Câmaras Especializadas ou, na falta destas, pelos Conselhos Regionais.

Art. 72. As penas de advertência reservada e de censura pública são aplicáveis aos profissionais que deixarem de cumprir disposições do Código de Ética, tendo em vista a gravidade da falta e os casos de reincidência, a critério das respectivas Câmaras Especializadas.

Art. 73. As multas são estabelecidas em função do maior salário mínimo vigente no País e terão os seguintes valores, desprezadas as frações de mil cruzeiros:

a) multas de um a três décimos do salário mínimo, aos infratores dos arts. 17 e 58 e das disposições para as quais não haja indicação expressa de penalidade;

b) multas de três a seis décimos do salário mínimo às pessoas físicas, por infração da alínea **b** do art. 6.°, dos arts. 13, 14 e 55 ou do parágrafo único do art.64;

c) multas de meio a três salários mínimos às pessoas jurídicas, por infração dos arts. 13, 14, 59/60 e parágrafo único do art. 64;

d) multa de meio a um salário mínimo às pessoas físicas por infração das alíneas **a**, **c** e **d** do art. 6.°;

e) multas de meio a três salários mínimos às pessoas jurídicas por infração do art. 6.°

Parágrafo único. As multas referidas neste artigo serão aplicadas em dobro nos casos de reincidência.

Art. 74. Nos casos de nova reincidência das infrações previstas no no artigo anterior, alínea **c**, **d** e **e**, será imposta, a critério das Câmaras Especializadas, suspensão temporária do exercício profissional, por prazos variáveis de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos e, pelos Conselhos Regionais em pleno, de 2 (dois) a 5 (cinco) anos.

Art. 75. O cancelamento do registro será efetuado por má conduta pública e escândalos praticados pelo profissional ou sua condenação definitiva por crime considerado infamante.

Art. 76. As pessoas não habilitadas que exercerem as profissões reguladas nesta lei, independentemente da multa estabelecida, estão sujeitas às penalidades previstas na Lei de Contravenções Penais.

Art. 77. São competentes para lavrar autos de infração das disposições a que se refere a presente lei, os funcionários designados para esse fim pelos Conselhos Regionais de Engenharia, Arquitetura e Agronomia nas respectivas regiões.

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
354

Art. 78. Das penalidades impostas pelas Câmaras Especializadas, poderá o interessado, dentro do prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data da notificação, interpor recurso que terá efeito suspensivo, para o Conselho Regional e, no mesmo prazo, deste para o Conselho Federal.

§ 1.º Não se efetuando o pagamento das multas, amigavelmente, estas serão cobradas por via executiva.

§ 2.º Os autos de infração, depois de julgados definitivamente contra o infrator, constituem títulos de dívida líquida e certa.

Art. 79. O profissional punido por falta de registro não poderá obter a carteira profissional, sem antes efetuar o pagamento das multas em que houver incorrido.

TÍTULO V

Das Disposições Gerais

Art. 80. Os Conselhos Federal e Regionais de Engenharia, Arquitetura e Agronomia, autarquias dotadas de personalidade jurídica de direito público, constituem serviço público federal, gozando os seus bens, rendas e serviços de imunidade tributária total (art. 31, inciso V, alínea **a**, da Constituição Federal) e franquia postal e telegráfica.

Art. 81. Nenhum profissional poderá exercer funções efetivas em Conselhos.

Art. 82. As remunerações iniciais dos engenheiros, arquitetos e engenheiros-agrônomos, qualquer que seja a fonte pagadora, não poderão ser inferiores a 6 (seis) vezes o salário mínimo da respectiva região. (O veto foi rejeitado).

Art. 83. Os trabalhos profissionais relativos a projetos não poderão ser sujeitos a concorrência de preço, devendo, quando for o caso, ser objeto de concurso.

Art. 84. O graduado por estabelecimento de ensino agrícola ou industrial de grau médio, oficial ou reconhecido, cujo diploma ou certificado esteja registrado nas repartições competentes, só poderá exercer suas funções ou atividades após registro nos Conselhos Regionais.

Parágrafo único. As atribuições do graduado referido neste artigo serão regulamentadas pelo Conselho Federal, tendo em vista seus currículos e grau de escolaridade.

Art. 85. As entidades que contratarem profissionais nos termos da alínea **c** do art. 2.º são obrigadas a manter, junto a eles, um assistente brasileiro do ramo profissional respectivo.

TÍTULO VI

Das Disposições Transitórias

Art. 86. São assegurados aos atuais profissionais de engenharia, arquitetura e agronomia e aos que se encontrem matriculados nas escolas respectivas, na data da publicação desta lei, os direitos até então usufruídos e que venham de qualquer forma a ser atingidos por suas disposições.

Parágrafo único. Fica estabelecido o prazo de 12 (doze) meses, a contar da publicação desta lei, para os interessados promoverem a devida anotação nos registros dos Conselhos Regionais.

Art. 87. Os membros atuais dos Conselhos Federal e Regionais completarão os mandatos para os quais foram eleitos.

Parágrafo único. Os atuais presidentes dos Conselhos Federal e Regionais completarão seus mandatos, ficando o presidente do primeiro desses conselhos com o caráter de membro do mesmo.

Art. 88. O Conselho Federal baixará resoluções, dentro de 60 (sessenta) dias a partir da data da presente lei, destinadas a completar a composição dos Conselhos Federal e Regionais.

Art. 89. Na constituição do primeiro Conselho Federal após a publicação desta lei serão escolhidos por meio de sorteio as regiões e os grupos profissionais que as representarão.

Art. 90. Os Conselhos Federal e Regionais, completados na forma desta lei, terão o prazo de 180 (cento e oitenta) dias, após a posse, para elaborar seus regimentos internos, vigorando, até a expiração deste prazo, os regulamentos e resoluções vigentes no que não colidam com os dispositivos da presente lei.

Art. 91. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 92. Revogam-se as disposições em contrário.

LEI N.º 4.950-A, DE 22 DE ABRIL DE 1966

Dispõe sobre a remuneração de profissionais diplomados em engenharia, química, arquitetura, agronomia e veterinária.

Art. 1.º O salário mínimo dos diplomados pelos cursos regulares superiores mantidos pelas Escolas de Engenharia, de Química, de Arquitetura, de Agronomia e de Veterinária é o fixado pela presente lei.

Art. 2.º O salário mínimo fixado pela presente lei é a remuneração mínima obrigatória por serviços prestados pelos profissionais definidos no art. 1.º, com relação de emprego ou função, qualquer que seja a fonte pagadora.

Art. 3.º Para os efeitos desta lei as atividades ou tarefas desempenhadas pelos profissionais enumerados no art. 1.º são classificadas em:

a) atividades ou tarefas com exigência de 6 (seis) horas diárias de serviço;

b) atividades ou tarefas com exigência de mais de 6 (seis) horas diárias de serviço.

Parágrafo único. A jornada de trabalho é a fixada no contrato de trabalho ou determinação legal vigente.

Art. 4.º Para os efeitos desta lei os profissionais citados no art. 1.º são classificados em:

a) diplomados pelos cursos regulares superiores mantidos pelas Escolas de Engenharia, de Química, de Arquitetura de Agronomia e de Veterinária com curso universitário de 4 (quatro) anos ou mais;

b) diplomados pelos cursos regulares superiores mantidos pelas Escolas de Engenharia, de Química, de Arquitetura, de Agronomia e de Veterinária com curso universitário de menos de 4 (quatro) anos.

Art. 5.º Para a execução das atividades e tarefas classificadas na alínea a do art. 3.º, fica fixado o salário-base mínimo de 6 (seis) vezes o maior salário mínimo comum vigente no País, para os profissionais rela-

Caixa: 138
Lote: 70
PL Nº 2891/1992
355

cionados na alínea **a** do art. 4.º, e de 5 (cinco) vezes o maior salário mínimo comum vigente no País, para os profissionais da alínea **a** do art. 4.º

Art. 6.º Para a execução de atividades e tarefas classificadas na alínea **b** do art. 3.º, a fixação do salário-base mínimo será feita tomando-se por base o custo da hora fixado no art. 5.º desta lei, acrescidas de 25% as horas excedentes das 6 (seis) diárias de serviço.

Art. 7.º A remuneração do trabalho noturno será feita na base da remuneração do trabalho diurno, acrescida de 25% (vinte cinco por cento).

Art. 8.º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Centro Gráfico do Senado Federal — Brasília — DF

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.806, DE 1990

PLS n.º 343/89

(Do Senado Federal)

Regulamenta o exercício da profissão de desenhista e dá outras providências.

(Às Comissões de Constituição e Justiça e de Redação (ADM); de Trabalho, de Administração e Serviço Público; e de Educação, Cultura e Desporto — apense-se a este o PL n.º 3.515/89.)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º É livre, em todo território nacional, o exercício da profissão de desenhista, observadas as disposições desta lei.

Art. 2.º Poderão exercer a profissão de desenhista:

I — os portadores de diplomas de desenhistas expedidos por escolas oficiais ou reconhecidas e registradas na Diretoria de Ensino Superior do Ministério da Educação;

II — os desenhistas diplomados no exterior, que tenham revalidado e registrado o seu diploma no Brasil, na forma da legislação em vigor;

III — os profissionais não portadores dos diplomas mencionados nas alíneas anteriores que, comprovadamente, à data da vigência desta lei, venham exercendo ou ocupando funções, cargos ou empregos de desenhistas, em empresa pública ou privada, por prazo não inferior a cinco anos, e que requererem seu registro em forma a ser determinada em regulamento.

Art. 3.º É reservado exclusivamente aos profissionais de que trata esta lei o título de desenhista.

Parágrafo único. O título de que trata este artigo poderá ser acompanhado de outra designação decorrente de especialização.

Art. 4.º São atribuições dos desenhistas, as seguintes funções:

I — Desenhistas Projetistas, com as seguintes atividades:

a) projetar e calcular órgãos e elementos mecânicos;

b) projetar e calcular plantas elétricas e hidráulicas;

c) conhecer e manusear instrumentos de medida de alta precisão;

II — Desenhista Técnico, com as atividades:

a) executar desenhos, partindo de um desenho de conjunto;

b) executar desenhos mediante levantamento de peças ou elementos mecânicos;

c) executar cálculos geométricos;

d) conhecer e manusear instrumentos de precisão;

e) executar desenho, partindo de um "croquis" ilustrativo devidamente cotado;

f) executar gráficos, seguindo orientação técnica;

g) conhecer e manusear instrumentos rudimentares para a elaboração de desenhos.

Art. 5.º A profissão de desenhista compreende as seguintes especializações:

I — arquitetura
II — mecânica
III — instalações industriais
IV — eletricista-eletrônico
V — construção civil
VI — concreto armado
VII — construção aeronáutica
VIII — construção naval
IX — construção militar
X — construção de mobiliário
XI — topografia, cartografia e agrimensura
XII — artístico e de ilustração
XIII — propaganda
XIV — gráficos estatísticos
XV — zoologia
XVI — botânica
XVII — mineralogia
XVIII — têxtil
XIX — modas
XX — decoração.

Art. 6.º A duração normal da jornada de trabalho do desenhista não poderá exceder a seis horas diárias. Excepcionalmente, a jornada de trabalho poderá ser antecipada ou prorrogada por até duas horas diárias.

Art. 7.º A remuneração mínima dos profissionais de que trata esta lei não poderá ser inferior ao valor de cinco salários mínimos.

Caixa: 138
Lote: 70
PL Nº 2891/1992
358

Art. 8.º São criados o Conselho Federal de Desenho e os Conselhos Regionais de Desenho, cujas atribuições, composições e competência serão determinadas pelo Poder Executivo, em regulamento.

Art. 9.º A profissão de desenhista passa a integrar, como Grupo 28.º, a Confederação Nacional das Profissões Liberais a que alude o art. 577, da Consolidação das Leis do Trabalho.

Art. 10. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de noventa dias.

Art. 11. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 12. Revogam-se as disposições em contrário.

Senado Federal, 18 de setembro de 1990. — Senador **Alexandre Costa**, 2.º Vice-Presidente no exercício da Presidência.

LEGISLAÇÃO CITADA, ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

DECRETO-LEI N.º 5.452, DE 1.º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

.....

TÍTULO V

Da Organização Sindical

.....

CAPÍTULO II

Do Enquadramento Sindical

.....

Art. 577. O quadro de atividades e profissões em vigor fixará o plano básico do enquadramento sindical.

.....

.....

SINOPSE

PROJETO DE LEI DO SENADO N.º 343, DE 1989

Regulamenta o exercício da profissão de Desenhista, e dá outras providências.

Apresentado pelo Senador Jarbas Passarinho.

Lido no expediente da Sessão de 20-10-89 e publicado no **DCN** (Seção II) de 21-10-89. Despachado à Comissão de Assuntos Sociais (decisão terminativa), onde poderá receber emendas pelo prazo de 5 dias úteis, após publicação e distribuição em avulsos.

Em 22-8-90, é lido e aprovado, o Requerimento n.º 303/90, de urgência, art. 336, **c** para a matéria.

Em 11-9-90, é proferido pelo Senador Wilson Martins, Relator designado, parecer da CAS, favorável. Aprovado sem debates à CDIR para a redação final. É lido o Parecer n.º 298/90 da CDIR, relatado pelo Senador Pompeu de Sousa. Aprovado.

À Câmara dos Deputados com o Ofício SM-n.º 314, de 18-9-90.

SM/N.º 314

Em 18 de setembro de 1990

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Luiz Henrique
DD. Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados

Senhor Primeiro Secretário:

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à revisão da Câmara dos Deputados, nos termos do art. 65 da Constituição Federal, o Projeto de Lei n.º 343, de 1989, constante dos autógrafos juntos, que "regulamenta o exercício da profissão de Desenhista, e dá outras providências".

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha elevada estima e mais distinta consideração. — Senador **Pompeu de Sousa**, Primeiro Secretário, em exercício.

Lote: 70 Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
359

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS
PROJETO DE LEI Nº 2.891 DE 1992

Nos termos do art. 119, caput, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, alterado pelo art. 1º, I, da Resolução nº 10/91, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 05 / 05/ 94 , por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao substitutivo.

Sala da Comissão, em 16 de maio de 199 4

MOIZES LOBO DA CUNHA
Secretário

GER 3.17.23.004-2 - (MAI/93)

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 2.891 DE 1992

Nos termos do art. 119, **caput**, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, alterado pelo art. 1º, I, da Resolução nº 10/91, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 07 / 05 / 93, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 11 de maio de 1993.

RONALDO DE OLIVEIRA NORONHA
Secretário

GER 20.01.0050.5 –(DEZ/85)

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.891, DE 1992.

(Apensado o Projeto de Lei nº 2.794, de 1992)

Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado MURILO REZENDE

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 2.891, de 1992, proveniente do Poder Executivo (Mensagem nº 175/92), propõe estabelecer os princípios básicos a serem observados na movimentação de petróleo e seus derivados e outras substâncias poluentes, e de águas que contenham seus resíduos, como as de lavagem de tanques de navios, de deslastreamento, etc., nas instalações portuárias e em águas sob jurisdição nacional, visando evitar seus efeitos danosos sobre o meio ambiente. Ele estabelece, ainda, os casos e condições em que a descarga de águas contaminadas pelos resíduos dos tanques dos navios podem ser descarregadas em águas nacionais e as condições mínimas de que devem ser dotados os navios e demais embarcações que movimentam tais cargas.

A ele foi apensado, para tramitação conjunta, o Projeto de Lei nº 2.794, de 1992, cujo Autor é o Deputado Fábio Feldmann. Ambos os projetos têm objetivos análogos,

sendo a principal diferença o fato de o último propor a obrigatoriedade dos portos e terminais portuários disporem de unidades de recepção e tratamento das águas de lastro e de lavagem de tanques dos navios.

Assim, os objetos principais de ambos os projetos são as operações portuárias de embarque e desembarque de óleo e produtos químicos, a operação de plataformas de exploração de petróleo no mar e suas instalações de apoio e as condições e movimentação de cargas e lastros dos navios de transporte de óleo e substâncias poluentes de um modo geral.

Nesta Comissão, transcorrido o prazo regulamentar de cinco sessões, não foram apresentadas emendas a nenhum dos projetos.

É o relatório.

II - Voto do Relator

A movimentação em grande escala de petróleo e seus derivados é feita basicamente através de rotas marítimas. A localização dos campos produtores e dos centros consumidores, aliados ao baixo custo do transporte marítimo levam, sem alternativas, a essa solução.

O grosso da produção mundial de petróleo concentra-se no Oriente Médio, no Mar do Norte (Inglaterra e Noruega), no Golfo do México e na Venezuela. Pode-se afirmar sem exagero que o comércio mundial de petróleo, o segundo em volume de movimentação financeira (logo após a indústria automobilística), gira em torno dessas áreas.

No caso do Brasil, nossa produção própria, originária em maioria da bacia de Campos, atende cerca de 57% do consumo nacional, estimado em 1,3 milhão de barris diários (cerca de 165.000 toneladas). O restante é importado do Oriente Médio, da Venezuela, do México, da China, do Equador, de Angola e Nigéria, dentre outros fornecedores.

As grandes rotas de transporte de petróleo no mundo de hoje podem se facilmente detectadas no mar. Elas deixam uma fina camada de óleo sobre a superfície da água, formando verdadeiras "trilhas" por onde passam os petroleiros. Essas "trilhas", segundo observações patrocinadas pelo Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente - PNUMA e pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômicos - OCDE, ligam o Golfo do México, toda a costa leste da América do Norte, o litoral da Venezuela e parte do Caribe à Europa Ocidental e ao Mar Báltico, preenche toda a área dos mares Mediterrâneo e Vermelho, contorna a África pelo Sul, percorre o Oceano Índico ao largo da África Oriental, prossegue pela Ásia, pelas costas da Índia, pelas Filipinas, Indonésia, Indochina, indo até o Japão e à Coréia.

As "trilhas" de óleo, como se vê, ligam as áreas produtoras aos grandes centros consumidores, aos grandes pólos industriais do Planeta. No Brasil, citado nas observações das duas organizações, a película de óleo estende-se por quase todo o litoral. Estima a OCDE que são lançados aos mares, por vias diversas, por volta de 3,5 milhões de toneladas de óleo anualmente. O desperdício mundial corresponde à cerca de 6% do consumo brasileiro.

O petróleo responde por cerca de 28% da energia consumida no mundo. As perspectivas atuais prevêem que essa participação irá elevar-se ligeiramente, devendo situar-se por volta de 30% no ano 2010. Num mundo em que são cada vez mais escassas as fontes de energia e envolto em problemas ambientais, a logística do transporte de petróleo será cada vez mais um fator a exigir dos países união de esforços, mediante políticas coerentes entre si, inclusive legislativas.

No Brasil avalia-se em 30% a participação do petróleo na matriz energética, percentual este que, estima-se, elevar-se-á para cerca de 33% no ano 2010, compensando a

redução da participação relativa da lenha e da biomassa (álcool e bagaço de cana) e apesar do aumento da participação do gás natural, do carvão mineral e da energia nuclear.

Assim, é de se prever, também no Brasil, o incremento das operações de movimentação de petróleo e seus derivados, da extração em plataformas marítimas e do crescimento, em número e volume movimentado, dos terminais portuários especializados em petróleo.

Outro setor de transporte marítimo de importância mundial e que exige cuidados especiais é o da indústria química. Substâncias que servem de base para essa indústria são transportadas em grande quantidade pelas rotas marítimas, sendo freqüentes os casos de acidentes com graves prejuízos ao meio ambiente, à economia, à integridade das tripulações e à saúde pública.

O transporte das chamadas substâncias nocivas, como amônia, ácido sulfúrico, cítrico e clorídrico, fosfato e produtos fosfatados, cloro e seus derivados, metais pesados e substâncias radioativas, exige cuidados especiais nas operações de embalagem, embarque, translado, desembarque e armazenagem.

O lançamento de petróleo e outras substância perigosas nos mares e nas águas em geral, ao contrário do que se poderia imaginar, não decorre somente de acidentes. A maioria dos lançamentos decorrem de vazamentos nas operações de carga e descarga e de deslastreamento e lavagem de tanques dos navios. Nessas operações, a água do mar é bombeada para os tanques e, misturada com os resíduos neles contidos, é novamente lançada ao mar.

Além dos acidentes, dos vazamentos e das águas de lavagem e lastro, os navios e outros equipamentos que operam nos mares neles lançam lixo, embalagens, restos de comida e

esgotos sanitários. Tais atitudes agridem o meio ambiente, prejudicam setores importantes da economia, como a pesca e o turismo e ameaçam a saúde pública. A respeito, cabe lembrar que a recente epidemia de cólera entrou nas Américas através de esgotos lançados por navios asiáticos nas costas do Peru.

Nesta lógica, coerente com suas posições em defesa da conciliação entre desenvolvimento econômico e preservação da qualidade ambiental, inclusive das águas internacionais, o Brasil é signatário da Convenção Internacional de 1973 para Prevenção da Poluição Causada por Navios, firmada no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO).

Tanto o P.L. 2.891, de 1992 como o P.L. 2.794, de 1992, tiveram como base essa Convenção concluída em Londres a 2 de novembro de 1973 e no seu Protocolo de 1978, concluído em Londres a 17 de fevereiro de 1978. Essa Convenção e respectivo Protocolo, denominados MARPOL 73/78 foi aprovada inicialmente com reservas pelo Congresso Nacional em 1987, através do Decreto legislativo nº4. As reservas foram retiradas, bem como algumas emendas mais recentes foram aprovadas em 1993.

Quisemos com essa breve ilustração do cenário mundial do transporte de petróleo e seus derivados e de substância perigosas, mostrar a relevância da matéria e o mérito dos projetos de lei em análise. Cabe agora analisá-los e compará-los quanto ao conteúdo e à forma.

A iniciativa do Poder Executivo, consubstanciada no Projeto de Lei nº 2.891 de 1992, teve origem no trabalho desenvolvido pelo Grupo Interministerial de Trabalho instituído pelo Decreto nº 99.348, de 1990, composto por representantes do Ministério da Marinha, Ministério das Relações Exteriores, Ministério da Infra-Estrutura, Secretaria do Meio ambiente da Presidência da República e Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA). Também colaboraram com o grupo

representantes da PETROBRÁS, da CETESB, do MKR, do Instituto de Oceanografia da USP e da FUNATURA.

O Grupo de Trabalho concluiu suas atividades em fevereiro de 1991, consolidando-as em relatório que diagnosticava a "Poluição Hídrica Causada pelo Derrame de Óleo e Substâncias Nocivas" e propunha minuta de projeto de lei, a qual deu origem ao P. L. 2.891, de 1992, em análise. A referida minuta de projeto de lei foi calcada, por sua vez, na Convenção MARPOL 73/78.

Em início de 1992, o Deputado FÁBIO FELDMANN, motivado pelos vários incidentes de derramamento de óleo e outras substâncias poluentes no litoral, notadamente de São Paulo e Rio de Janeiro, onde se localizam os maiores terminais especializados nessas cargas, deu início a estudos visando a proposição de projeto de lei que regulasse a matéria. Partindo também da Convenção MARPOL 73/78 e do relatório do Grupo de Trabalho Interministerial, foi elaborado uma primeira versão de projeto de lei a qual, após consulta a entidades envolvidas com a questão ambiental, deu origem ao Projeto de Lei nº 2.794, de 1992.

Embora com o mesmo conteúdo básico, os dois projetos apresentam algumas diferenças, inclusive quanto à técnica legislativa, as quais são principalmente:

a) o P. L. 2.794/92 estabelece idade menor para conceituar NAVIO NOVO (construído a partir de 1979, em vez de 1976, como prevêem o P. L. 2.891/92 e a Convenção MARPOL 73/78);

b) o P. L. 2.794/92 é mais genérico ao classificar as substâncias nocivas, não fazendo distinção se são líquidas ou sólidas, e não se referindo explicitamente a óleo e misturas oleosas, como o faz o P. L. 2.891/92;

c) o P. L. 2.794/92 estabelece que o órgão federal de meio ambiente atualizará e divulgará anualmente a lista

de substância nocivas e sua classificação, enquanto que o P. L. 2.891/92 nada diz a respeito, reportando-se apenas à listagem original da Convenção MARPOL 73/78;

d) o P. L. 2.794/92 estabelece a obrigatoriedade dos terminais de óleo e substâncias nocivas serem dotados de instalações para recebimento e tratamento de resíduos, inclusive fixando prazos para tal, enquanto que o P. L. 2.891/92 não aborda essa questão;

e) o P. L. 2.794/92 não ressalta como justificativa para lançamento à água de óleo e substâncias nocivas a proteção e salvaguarda das tripulações de navios e plataformas, como o faz o P. L. 2.891/92 e a Convenção MARPOL 73/78;

f) no P. L. 2.794/92 não fica clara a distribuição de competências para o cumprimento da lei;

g) o P. L. 2.794/92 discrimina com poucos detalhes os planos para controle de acidentes que provoquem o lançamento de óleo e substâncias nocivas no mar, dos quais devem ser dotados obrigatoriamente os portos, navios, plataformas e similares.

Quanto à técnica legislativa, na redação do Projeto de Lei nº 2.794, de 1992, optou-se por uma seqüência de capítulos mais didática, agrupando-se as várias partes da lei de forma mais lógica e mais fácil de serem interpretadas.

Já o Projeto de Lei nº 2.891, de 1992, talvez buscando se ater com mais rigor ao texto da Convenção MARPOL 73/78, não tem a mesma seqüência lógica. Embora seja mais rico em detalhes técnicos, mistura definições e classificações, obrigações, proibições e penalidades ao longo do texto, o que o torna de mais difícil interpretação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Visando compatibilizar os dois projetos, o Deputado Fábio Feldmann promoveu reuniões com a Secretaria de Assuntos Estratégicos e com técnicos da Marinha, da PETROBRÁS e da Assessoria Legislativa desta Casa. Nessas reuniões chegou-se a consenso sobre os seguintes aspectos:

1º) deveria ser conservada a estrutura do Projeto de Lei nº 2.794, de 1992, incorporando-lhe alguns aspectos técnicos contidos no Projeto de Lei nº 2.891, de 1992;

2º) vários detalhes de caráter normativo e até dinâmicos ao longo do tempo, deveriam ser suprimidos de ambos os projetos, passando a lei a referir-se, como norma técnica, à Convenção MARPOL 73/78;

3º) deveriam ser ajustados os prazos para os portos e terminais se adaptarem às exigências da lei;

4º) deveriam ser ajustados os dispositivos destinados a priorizar a segurança e integridade de tripulações.

Com base nessas conclusões foi redigido o substitutivo que apresentamos em anexo.

Isto posto, votamos pela aprovação, quanto ao mérito, dos Projetos de Leis nº 2.891, de 1992 e nº 2.794, de 1992, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 28 de abril de 1994.

Deputado **MURILO REZENDE**
Relator

40172300.112

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.891, DE 1992

Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seus derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O **CONGRESSO NACIONAL** decreta:

Art. 1º Esta lei, fundamentada nos termos do disposto nos arts. 20, incisos III a VII, 21, incisos XII, XIX e XXII, 22, incisos I e X, 23, incisos VI e VII, 24, incisos VI e VIII e 26, incisos I, II e III, da Constituição Federal, estabelece os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de petróleo e seus derivados e outras substâncias poluentes nas instalações portuárias e em águas sob a jurisdição nacional, visando evitar a degradação dessas águas e dos recursos naturais nelas contidos ou por elas banhados.

Parágrafo Único. A presente lei aplicar-se-á:

I - quando ausentes os pressupostos para as aplicações da Convenção MARPOL 73/78, suas emendas, anexos e atualizações ratificadas pelo Congresso Nacional;

II - às embarcações nacionais, portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio;

III - à todas as embarcações nacionais ou estrangeiras, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante, desde que em águas sob jurisdição nacional;

IV - aos terminais especializados em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas, estaleiros, marinas, clubes de iatismo e locais e instalações similares.

CAPÍTULO I
DAS DEFINIÇÕES E CLASSIFICAÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta lei ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - MARPOL 73/78 - Convenção Internacional de 1973 para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, estabelecida em Londres, a 2 de novembro de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978, elaborado em Londres a 17 de fevereiro de 1978, e suas emendas posteriores, ratificadas pelo Congresso Nacional;

II - CLC/69 - Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados Por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil e promulgada pelo Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977;

III - **Áreas Ecologicamente Sensíveis** são regiões das águas marítimas ou interiores onde a prevenção, o controle da poluição e a manutenção do equilíbrio ecológico exigem medidas especiais para a preservação do meio ambiente, determinadas em lei ou definidas pelo CONAMA - Conselho Nacional do Meio Ambiente;

IV - **Navio** é uma embarcação de qualquer tipo que opere no ambiente aquático, inclusive hidrofólios, veículos a colchão de ar, submersíveis e outros engenhos flutuantes;

V - **Navio-Tanque** é todo navio construído ou adaptado para transportar óleo a granel ou outras

substâncias líquidas em seus tanques de carga, inclusive transportadores combinados;

VI - **Transportador combinado** é um navio utilizado para transportar tanto óleo como cargas sólidas a granel;

VII - **Navio de Produtos Químicos** é todo navio construído ou adaptado para transportar cargas a granel de substâncias líquidas nocivas, ou qualquer outro navio quando estiver transportando uma carga ou parte da carga de substâncias líquidas nocivas a granel;

VIII - **Plataformas** são instalações ou estruturas, fixas ou flutuantes, localizadas em águas sob jurisdição nacional, destinadas às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a exploração dos recursos minerais oriundos do leito das águas interiores, seu subsolo ou do mar, da plataforma continental ou seu subsolo;

IX - **Instalações de Apoio** são quaisquer instalações ou equipamentos de apoio ou execução das atividades das plataformas ou terminais de movimentação de cargas a granel, tais como dutos submarinos, monobóias, quadro de bóias para amarração de navios e outras;

X - **Óleo** é qualquer forma de hidrocarboneto - petróleo e seus derivados - incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de petróleo e produtos refinados;

XI - **Mistura Oleosa** é uma mistura de água e óleo, em qualquer proporção;

XII - **Substância Nociva** é qualquer substância, inclusive óleo e misturas oleosas que, se descarrega 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;

XIII - **Descarga** é qualquer despejo, escape, derrame, vazamento, bombeamento, lançamento para fora ou esvaziamento de um navio, plataforma ou suas instalações de apoio, portos e terminais, de qualquer quantidade de substâncias nocivas;

XIV - **Porto** é qualquer instalação no litoral, margens de rios, lagos, lagoas e canais, destinada à atracação ou amarração de navios para movimentação de cargas ou pessoas;

XV - **Terminal** é qualquer instalação portuária situada no litoral, margens de rios, lagos, lagoas ou canais, destinada à atracação ou amarração de navios para movimentar carga especializada;

XVI - **Incidente** é qualquer descarga de substâncias nocivas decorrente de um fato, ação intencional ou acidental que ocasione risco potencial ou dano ao meio ambiente;

XVII - **Terra mais Próxima** é a mais próxima linha-de-base reta a partir da qual é estabelecida o mar territorial brasileiro;

XVIII - **Lixo ou Resíduo** são todos os tipos de sobras de víveres e os resíduos resultantes de faxinas e de trabalhos rotineiros nos navios, plataformas, portos, terminais e instalações de apoio;

XIX - **Alijamento** é todo despejo deliberado de resíduos e outras substâncias efetuado por embarcações, plataformas, aeronaves e outras instalações, inclusive o seu afundamento intencional no mar;

XX - **Lastro Limpo** é 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 tranqüilas, 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;

XXI - **Lastro segregado** é a água de lastro existente em um tanque completamente separado dos sistemas de óleo de carga e óleo combustível e permanentemente destinado ao transporte de lastro ou de outras cargas que não sejam óleo, misturas oleosas ou substâncias nocivas, conforme definido nesta lei;

XXII - **Razão Instantânea de Descarga de Conteúdo de Óleo** é a vazão de descarga de óleo em litros por hora, em qualquer instante, dividida pela velocidade em milhas por hora (nós), no mesmo instante;

XXIII - **Tanque de Resíduos** é qualquer tanque destinado especificamente para depósito provisório dos líquidos de drenagem e lavagem de tanques e outras misturas e resíduos;

XXIV - **Navio Novo** é qualquer navio que atenda a uma das seguintes condições:

a) o contrato de construção tenha sido assinado após 31 de dezembro de 1975;

b) na ausência de contrato de construção, a quilha tenha sido batida ou estava em estágio similar de construção, após 30 de junho de 1976;

c) a entrega tenha sido efetivada após 31 de dezembro de 1979;

d) tenha sofrido uma grande obra de conversão, mediante contrato assinado após 31 de dezembro de 1975 e, na ausência deste, tenha iniciado as obras após 30 de junho de 1976 ou que tenha sido dado como pronto após 31 de dezembro de 1979;

XXV - **Navio Existente** - navio não enquadrado nas situações previstas no inciso anterior;

XXVI - **Grande Obra de Conversão** - conversão de um navio existente que:

a) altere substancialmente suas dimensões ou a sua capacidade de transporte;

b) tenha por objetivo prolongar substancialmente seu tempo de utilização;

c) altere de tal modo o navio que, se fosse novo, ficaria sujeito aos requisitos relevantes da Convenção MARPOL 73/78, os quais não lhe seriam aplicáveis como navio existente;

d) mude o seu tipo.

XXVII - **Plano de Ação de Emergência** é o 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 para a prevenção, controle e combate à poluição das águas.

XXVIII - **Plano de Contingência** é o conjunto de procedimentos e ações que visam a integração dos diversos planos de ação de emergência setoriais, bem como define os recursos humanos, materiais e equipamentos complementares

para a prevenção, controle e combate da poluição das águas;

XXIX - **Órgão Federal de Meio Ambiente** é o órgão da estrutura do Poder Executivo Federal, parte constituinte do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, dentre cujas competências estejam a fiscalização e a proteção do meio ambiente;

XXX - **Órgão Estadual de Meio Ambiente** são os órgãos das estruturas dos Poderes Executivos Estaduais, parte constituinte do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, dentre cujas competências estejam a fiscalização e a proteção do meio ambiente;

XXXI - **Autoridade administrativa competente** é aquela em cujas atribuições se enquadrem, conforme oficialmente definido pelo Poder Executivo Federal, as ações e providências previstas na presente lei.

Art. 3º São consideradas Águas Interiores, para os efeitos da presente lei:

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

II - as dos portos;

III - as das baías;

IV - as dos rios e de suas desembocaduras;

V - as dos lagos, das lagoas e dos canais;

VI - as dos arquipélagos; e

VII - as águas entre os baixios a descoberto da costa.

Parágrafo único. São consideradas Águas Marítimas, para os efeitos da presente lei, todas aquelas sob jurisdição nacional e que não sejam interiores.

Art. 4º Para efeito desta lei, as substâncias nocivas são classificadas em:

I - **Categoria A:** substâncias nocivas que, se descarregadas na água, através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam alto risco tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, prejudicando outros usos da água;

II - **Categoria B:** substâncias nocivas que, se descarregadas na água através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam médio risco tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, prejudicando outros usos da água;

III - **Categoria C:** substâncias nocivas que, se descarregadas na água através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam risco moderado tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, prejudicando outros usos da água;

IV - **Categoria D:** substâncias nocivas que, se descarregadas na água através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam baixo risco tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, com pouco ou nenhum prejuízo aos outros usos da água.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente divulgará e manterá atualizada a lista das substâncias classificadas neste artigo, devendo a classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto estabelece a Convenção MARPOL 73/78, seus protocolos, anexos e emendas.

CAPÍTULO II

DOS SISTEMAS DE PREVENÇÃO, CONTROLE E COMBATE DA POLUIÇÃO PROVENIENTE DE PORTOS, TERMINAIS, PLATAFORMAS E SUAS INSTALAÇÕES DE APOIO.

Art. 5º Todo porto, terminal, plataforma e suas instalações de apoio, destinado a recepção e embarque de óleo ou substâncias nocivas disporá obrigatoriamente, de instalações destinadas ao combate e controle da poluição da água.

§ 1º As instalações de que trata o caput deste artigo devem incluir, no mínimo, as seguinte unidades:

I - estação para recebimento e tratamento dos resíduos resultantes da lavagem de tanques e porões e do deslastreamento dos navios que ali operam;

II - centro de combate à poluição causada por acidentes nas instalações portuárias ou por navios atracados, fundeados ou em trânsito pela região, dotado de pessoal treinado, equipamentos, materiais e meios de transporte adequados;

III - serviços de laboratório, próprios ou contratados a terceiros, para monitoramento da qualidade da água dos efluentes da estação de tratamento de resíduos e dos locais de descarga.

§ 2º As instalações para recebimento e tratamento de óleo ou misturas oleosas e substâncias nocivas poderão ser exigidas em terminais especializados em outras cargas, estaleiros, marinas, clubes de iatismo e similares, pelo órgão estadual ou, supletivamente, federal de meio ambiente.

Art. 6º A definição das características das instalações referidas no caput do artigo anterior, será feita através de estudo técnico, o qual estabelecerá pelo menos:

I - as dimensões e características das instalações;

II - a localização apropriada das instalações;

III - a capacidade da estação de recepção e tratamento de resíduos, padrões de qualidade e locais de descarga de seus efluentes;

IV - os parâmetros e metodologia de controle operacional;

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

VI - a quantidade e qualificação do pessoal a ser empregado;

VII - o cronograma de implantação e de início de operação das instalações.

Art. 7º Os portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio deverão elaborar Manual de Procedimento Interno para o gerenciamento dos riscos de poluição, bem como para a disposição final dos resíduos por eles gerados, provenientes das atividades de movimentação e armazenamento de substâncias nocivas e de óleo, que deverá ser aprovado pelos órgãos estadual e federal de meio ambiente - o último supletivamente - em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas federais e estaduais vigentes.

Art. 8º Os portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio devem ser dotados de Planos de Ação de Emergência para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas, os quais serão submetidos à aprovação dos órgãos estadual e federal de meio ambiente, este último em caráter supletivo.

§ 1º No caso de áreas com vários portos, terminais ou plataformas, deverão ser elaborados planos de ação de emergência individuais, os quais serão consolidados na forma de um plano para toda a área sujeita ao risco de poluição, a ser aprovado pelos órgãos estadual e federal de meio ambiente (o último em caráter supletivo)

§ 2º A responsabilidade pela consolidação dos diversos planos de ação de emergência em um plano para toda a área cabe aos proprietários das instalações, os quais deverão estabelecer e implementar os mecanismos de ação conjunta, de acordo com as leis, normas, orientações e diretrizes estaduais e federais e com o que dispõe a presente lei.

Art. 9º Os planos de Ação de Emergência serão consolidados pelos órgãos estaduais e, supletivamente, federais de meio ambiente, na forma de Planos de Contingência Estaduais e Regionais, em articulação com o órgão de defesa civil com jurisdição sobre a região a que se refere cada plano.

Parágrafo Único. O órgão federal de meio ambiente consolidará os planos de contingência regionais e estaduais na forma de um Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos regionais e federais de defesa civil.

Art. 10. Os portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio deverão realizar auditorias ambientais bienais, as quais avaliarão os sistemas de

gerenciamento e controle ambiental, devendo os respectivos relatórios serem encaminhados aos órgãos estadual e federal de meio ambiente.

CAPÍTULO III
DO TRANSPORTE DE ÓLEO E DE SUBSTÂNCIAS NOCIVAS

Art. 11. Os navios com arqueação bruta maior que 50 (cinqüenta), que transportem óleo ou o utilize para sua movimentação ou operação e as plataformas portarão a bordo, obrigatoriamente, um Livro de Registro de óleo, aprovado nos termos da Convenção MARPOL 73/78, e que poderá ser requisitado pelas autoridades navais e ambientais federais e estaduais, no qual serão feitas anotações relativas a todas as movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas, inclusive as entregas efetuadas às instalações de recebimento.

Art. 12. Todo navio que transportar substâncias nocivas a granel deverá ter a bordo um Livro de Registro de Carga nos termos da Convenção MARPOL 73/78, e que poderá ser requisitado pelas autoridades navais e ambientais federais e estaduais, no qual serão 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 mar;

VIII - descargas no mar, em geral.

Art. 13. Todo navio que transportar substâncias nocivas de forma fracionada deverá possuir e manter a bordo documento que as especifique e forneça sua localização no navio, devendo o seu agente ou responsável conservar cópia do documento até a descarga final das substâncias.

§ 1º As embalagens das substâncias nocivas devem conter a sua identificação e advertências sobre seus riscos, com simbologia de acordo com a legislação e normas nacionais e internacionais em vigor.

§ 2º As embalagens contendo substâncias nocivas devem ser devidamente estivadas e amarradas, além de posicionadas de acordo com critérios de compatibilidade com outras cargas existentes a bordo, de acordo com a segurança do navio e de seus tripulantes e de forma a evitar acidentes.

Art. 14. Os navios enquadrados na CLC/69, deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente, nela especificadas, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional.

Art. 15. O órgão federal de meio ambiente deverá elaborar e atualizar anualmente, lista de substâncias cujo transporte seja proibido em navios ou que exijam medidas e cuidados especiais durante a sua movimentação.

CAPÍTULO IV
DA DESCARGA DE ÓLEO, SUBSTÂNCIAS NOCIVAS E LIXO EM ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL

Art. 16. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas classificadas na "Categoria A", do art. 5º desta lei, ou aquelas provisoriamente classificadas como tal, ou água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

§ 1º No caso de lavagens de tanques que contenham tais substâncias ou misturas, os efluentes resultantes deverão ser descarregados na sua totalidade em estação de recebimento e tratamento de resíduos, que adequará suas características às condições do local em que serão descarregadas.

§ 2º A água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado, em quantidade superior a 5% (cinco por cento) do seu volume total, só poderá ser descarregada no mar se :

a) enquadrar-se nos casos permitidos pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional;

b) atendidas as condições da alínea anterior, não se encontre o navio dentro dos limites de "Áreas Ecologicamente Sensíveis";

c) atendidas as condições das alíneas anteriores, sejam os procedimentos e arranjos para descarga aprovados pela autoridade administrativa competente, de acordo com a legislação ambiental em vigor.

Art. 17. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias classificadas nas

categorias "B", "C", e "D" definidas no art. 4º desta lei, ou aquelas provisoriamente classificadas como tais, ou água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e outras misturas que as contenham, exceto quando:

a) a situação em que ocorrerá o lançamento se enquadre nos casos permitidos pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional;

b) atendida a alínea anterior, não se encontre o navio dentro dos limites de Áreas Ecologicamente Sensíveis.

c) atendidas as condições das alíneas anteriores, sejam os procedimentos para descarga aprovados pela autoridade administrativa competente ou por seu representante credenciado, de acordo com a legislação ambiental em vigor;

Parágrafo Único. Os esgotos sanitários e águas servidas de navios, plataformas e instalações de apoio equiparam-se às substâncias classificadas na Categoria "C" do art. 4º desta lei, em termos de critérios e condições para lançamento em águas sob jurisdição nacional, devendo tais lançamentos atenderem também as condições e regulamentos impostos pela legislação de vigilância sanitária.

Art. 18. É proibida a descarga de óleo processado ou não ou misturas oleosas em águas marítimas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional e não estando o navio dentro dos limites da "Áreas Ecologicamente Sensíveis".

Art. 19. A descarga de lixo em águas sob jurisdição nacional só será permitida quando as instalações portuárias não dispuserem de sistemas de

recepção e tratamento e, mesmo assim, enquadrando-se nos casos e condições previstas pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional, e não se encontrando o navio, plataforma ou similar dentro dos limites de "Áreas Ecologicamente Sensíveis";

Parágrafo único. Em hipótese alguma será permitido o lançamento de metais pesados ou resíduos líquidos ou sólidos que os contenham em águas sob jurisdição nacional.

Art. 20. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de lixo constituído por todo tipo de plástico, inclusive cabos sintéticos, redes de pesca e sacos plásticos.

Art. 21. A descarga de substâncias nocivas de qualquer categoria, incluindo óleo e misturas oleosas processadas ou não e lixo, em águas nacionais poderá ser excepcionalmente tolerada nas seguintes circunstâncias:

I - para salvaguarda de vidas humanas no mar ou da segurança do navio;

II - a descarga resulte de avaria no navio, plataforma ou seus equipamentos, depois de serem tentadas todas as alternativas possíveis para evitá-la;

III - a descarga tenha o propósito de combater casos específicos de poluição, visando minimizar os danos ambientais e com o conhecimento e aprovação da autoridade ambiental competente;

IV - para fins de pesquisa, desde que atendendo às seguintes condições:

a) a descarga for autorizada pela autoridade ambiental competente, após análise e aprovação do programa de pesquisa;

b) estiver presente, no local e hora da descarga, pelo menos um representante da autoridade ambiental que a autorizou;

c) o responsável pela descarga coloque à disposição, no local e hora em que ela ocorrer, pessoal especializado, equipamentos e materiais de eficiência já comprovada na contenção e eliminação dos efeitos sobre o meio ambiente a serem por ela causados.

V - no caso de perda acidental de redes de pesca ou outros materiais sintéticos.

Art. 22. É proibida a descarga em águas interiores brasileiras de substâncias nocivas de qualquer das categorias relacionadas no artigo 4º desta lei, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques, outros resíduos ou misturas contendo tais substâncias, óleo processado ou não, misturas oleosas e lixo de qualquer espécie, salvo casos excepcionais devidamente autorizados pela autoridade ambiental competente e que não contrariem a legislação ambiental federal e estadual em vigor.

Art. 23. As circunstâncias em que a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas, de misturas que as contenham, de água de lastro e outros resíduos poluentes for autorizada, não desobrigam o responsável pelo transporte da carga de recuperar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar pelos prejuízos decorrentes da descarga às atividades econômicas e ao patrimônio público e privado.

Art. 24. Qualquer incidente que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, ocorrido em

portos e terminais, navios, plataformas e suas instalações de apoio, deverá ser imediatamente comunicado ao órgão federal de meio ambiente, à Capitania dos Portos e ao órgão estadual de meio ambiente, independentemente das medidas tomadas para seu controle.

Art. 25. O proprietário ou representante legal da plataforma, porto ou terminal e suas instalações de apoio ou do navio responsável pela descarga de material poluente em águas sob jurisdição nacional fica obrigado a ressarcir as despesas efetuadas para o controle ou minimização da poluição causada, os órgãos responsáveis pelas medidas tomadas, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa.

Parágrafo único. No caso de descargas por navios não possuidores do certificado exigido pela Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, promulgada pelo Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977, a embarcação será retida e só será liberada após o depósito de caução como garantia para pagamento das despesas decorrentes da poluição.

Art. 26. A contratação, por órgãos ou empresas públicas ou privadas, de navios para realização de transporte de substâncias enquadradas no que prevê o art. 4º desta lei e de óleo processado ou não, só poderá efetuar-se após a certificação de que as empresas transportadoras estejam devidamente habilitadas em termos de equipamentos e pessoal especializados, à segurança ambiental relativa às suas atividades.

§ 1º O órgão federal de meio ambiente prestará informações contendo os critérios técnicos necessários ao cumprimento do caput deste artigo.

§ 2º A habilitação a que se refere o caput deste artigo deve incluir plano de ação de emergência para

controle da poluição em caso de acidente com o navio, nos termos da Convenção MARPOL 73/78.

CAPÍTULO V

DAS INFRAÇÕES E DAS PENALIDADES

Art. 27. Constituem infrações à presente lei:

I - a desobediência ao que prevêem os seus artigos 5º e 6º, combinados com o art. 36, sujeita a multa diária de CR$ 5.000.000,00 (cinco milhões de cruzeiros reais) a CR$50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros reais);

II - a desobediência ao que prevêem os seus artigos 7º, 8º e 10, sujeita a multa de CR$ 7.500.000,00 (sete milhões e quinhentos mil cruzeiros reais) a CR$ 75.000.000.00 (setenta e cinco milhões de cruzeiros reais), corrigidos monetariamente a cada mês;

III - a desobediência ao que prevêem os seus artigos 11 , 12 e 13, sujeita a multa de CR$ 7.500.000,00 (sete milhões e quinhentos mil cruzeiros) a Cr$ 75.000.000.00 (setenta e cinco milhões de cruzeiros reais), e retenção do navio até que a situação da carga seja regularizada;

IV - a desobediência ao que prevêem os seus artigos 16, 17, 18 , 19, 20, 21 e 22, sujeita a multa de CR$ 75.000.000,00 (setenta e cinco milhões de cruzeiros reais) a CR$ 750.000.000,00 (setecentos e cinqüenta milhões de cruzeiros reais);

V - a desobediência ao que prevê o seu art. 27, sujeita a multa de CR$750.000.000,00 (setecentos e cinqüenta milhões de cruzeiros reais) e à suspensão

imediata das atividades da empresa transportadora em situação irregular.

§ 1º O pagamento de multa não isenta o responsável pela infração das sanções administrativas e penais previstas na legislação em vigor, inclusive os Códigos Civil e Criminal, e nem da responsabilidade de ressarcimento de perdas e danos ao patrimônio público e privado.

§ 2º O Poder Executivo Federal estabelecerá os critérios para atualização monetária das multas previstas no presente artigo.

Art. 28. Respondem isolada ou solidariamente pelas infrações a esta lei:

I - o proprietário do navio ou quem legalmente o represente;

II - o armador ou operador do navio, caso o mesmo não esteja sendo armado ou operado pelo proprietário;

III - o comandante ou tripulante do navio;

IV - a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, que legalmente represente o porto, o terminal, a plataforma e suas instalações de apoio.

Art. 29. O infrator será isento das penalidades previstas nesta lei se o incidente que provocou danos ao meio ambiente ou o colocou em risco foi decorrência de um dos seguintes fatos:

I - ato de guerra, de hostilidade, de comoção, de insurreição ou de fenômeno natural de caráter excepcional e imprevisível ou irresistível;

II - ato ou omissão praticado por terceiro, com intenção de produzir danos.

Art. 30. A reincidência a qualquer infração prevista nesta lei, no período de dois anos, sujeitará o infrator ao dobro do valor da multa correspondente.

Parágrafo único. A reincidência será caracterizada quando a fonte poluidora for a mesma e tiver sido definitivamente julgada procedente a infração anterior.

Art. 31. Constituem agravantes a não comunicação à autoridade competente de qualquer descarga envolvendo óleo ou substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional, bem como o não cumprimento dos preceitos estabelecidos nesta lei e na legislação, normas e procedimentos técnicos pertinentes.

Art. 32. Constituem atenuantes a adoção de medidas mitigadoras e compensatórias com relação à poluição causada, desde que aprovadas pela autoridade ambiental competente

CAPÍTULO VI
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E COMPLEMENTARES

Art. 33. São responsáveis pelo cumprimento desta lei:

I - a Capitania dos Portos, com as seguintes competências:

a) fiscalizar os navios, plataformas e suas instalações de apoio quanto a observância de seus

dispositivos e dos da Convenção MARPOL 73/78, autuando os infratores;

b) levantar os 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 apurações de responsabilidades ao órgão federal de meio ambiente, para avaliação dos danos ambientais e início das medidas judiciais cabíveis.

II - o órgão federal de meio ambiente, com as seguintes competências:

a) fiscalizar os portos, terminais e similares, navios, plataformas e suas instalações de apoio quanto à observância de seus dispositivos e dos da Convenção MARPOL 73/78, autuando os infratores;

b) avaliar os danos ambientais causados por incidentes nos portos, terminais e similares, 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.

III - os órgãos estaduais de meio ambiente, com as seguintes competências:

a) fiscalizar os portos, terminais e similares, navios, plataformas e suas instalações de apoio quanto à observância dos seus dispositivos e dos da Convenção MARPOL 73/78, autuando os infratores;

b) avaliar os danos ambientais causados por incidentes nos portos, terminais e similares, navios, plataformas e suas instalações de apoio e elaborar relatórios circunstanciados a respeito dos mesmos, encaminhando-os ao órgão federal de meio ambiente;

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

§ 1º A Procuradoria Geral da República comunicará previamente aos Ministérios Públicos Estaduais a propositura de ações judiciais para que estes exerçam as faculdades previstas no art. 113, parágrafo 5º da lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor).

§ 2º A negligência ou omissão dos órgãos públicos na apuração de responsabilidades pelos incidentes e na aplicação das respectivas sanções legais implicará em crime de responsabilidade de seus agentes.

Art. 34. O órgão federal de meio ambiente ouvido o Ministério da Marinha, definirá as localizações e delimitações das "Áreas Ecologicamente Sensíveis", fazendo-as constarem das Cartas Náuticas Nacionais.

Art. 35. São responsáveis pelo acionamento dos Planos de Contingência a que se refere o art. 9º desta lei:

I - os órgãos estaduais de meio ambiente;

II - o órgão federal de meio ambiente;

III - a Capitania dos Portos e a Polícia Naval;

IV - os órgãos de defesa civil locais ou regionais.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Parágrafo Único. Será responsável pelo acionamento o primeiro dos órgãos acima que tomar conhecimento do incidente.

Art. 36. O alijamento em águas brasileiras deverá obedecer às condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, de 1972, promulgada pelo Decreto nº 87.566, de 16 de setembro de 1982 e suas alterações.

Art. 37. Os portos e terminais brasileiros já em operação terão, a partir da data da publicação da presente lei, os seguintes prazos para se adaptarem ao que dispõem os seus artigos 5º, 6º e 7º:

a) 12 (doze) meses para elaborar e submeter à aprovação do órgão estadual de meio ambiente e, supletivamente, ao órgão federal de meio ambiente, o estudo técnico e o manual de procedimento interno a que se referem, respectivamente, os artigos 6º e 7º;

b) 36 (trinta e seis) meses para implantar as obras e adquirir equipamentos, conforme estabelece o art. 5º, incluindo o pessoal adequado para operá-los.

Art. 38. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, devendo ser regulamentada, no que couber, no prazo de 12 (doze) meses subseqüentes.

Art. 39. Revogam-se as disposições em contrário.

Sala da Comissão, em 28 de abril de 1994.

Deputado **MURILO REZENDE**
Relator

40172300.112

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS
PROJETO DE LEI Nº 2.891 DE 1992

Nos termos do art. 119, caput, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, alterado pelo art. 1º, I, da Resolução nº 10/91, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 05 / 05/ 94 , por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao substitutivo.

Sala da Comissão, em 16 de maio de 199 4

MOIZES LOBO DA CUNHA
Secretário

GER 3.17.23.004-2 - (MAI/93)

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.891, DE 1992

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou, por unanimidade, pela **APROVAÇÃO** dos Projetos de Lei nºs. 2.891/92, e 2.794/92, apensado, nos termos do Substitutivo apresentado pelo Relator.

Estiveram presentes a Senhora Deputada Sandra Cavalcanti - Presidente e os Senhores Deputados Nelson Bornier - 3º Vice-Presidente, Armando Viola, Mário Martins, Mauro Miranda, Murilo Rezende, Ronaldo Perim, Alacid Nunes, Hilário Coimbra, Lael Varella, Fernando Carrion, João Tota, Paulo Bauer, Simão Sessim, Telmo Kirst, Aparicio Carvalho, Laerte Bastos, Munhoz da Rocha, João Maia, Marcelo Luz, Vladimir Palmeira, Alceste Almeida, Manoel Ribeiro, Paulo de Almeida, Paulo Octavio, Marcos Lima, Beto Mansur, João de Deus, Leomar Quintanilha, Carlos Lupi e Luiz Girão.

Sala da Comissão, em 25 de maio de 1994

Deputada SANDRA CAVALCANTI
Presidente

Deputado MURILO REZENDE
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO (TEXTO FINAL)

PROJETO DE LEI Nº 2.891, DE 1992

Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de petróleo e seus derivados e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O **CONGRESSO NACIONAL** decreta:

Art. 1º Esta lei, fundamentada nos termos do disposto nos arts. 20, incisos III a VII, 21, incisos XII, XIX e XXII, 22, incisos I e X, 23, incisos VI e VII, 24, incisos VI e VIII e 26, incisos I, II e III, da Constituição Federal, estabelece os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de petróleo e seus derivados e outras substâncias poluentes nas instalações portuárias e em águas sob a jurisdição nacional, visando evitar a degradação dessas águas e dos recursos naturais nelas contidos ou por elas banhados.

Parágrafo Único. A presente lei aplicar-se-á:

I - quando ausentes os pressupostos para as aplicações da Convenção MARPOL 73/78, suas emendas, anexos e atualizações ratificadas pelo Congresso Nacional;

II - às embarcações nacionais, portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio;

III - à todas as embarcações nacionais ou estrangeiras, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante, desde que em águas sob jurisdição nacional;

IV - aos terminais especializados em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas, estaleiros, marinas, clubes de iatismo e locais e instalações similares.

CAPÍTULO I
DAS DEFINIÇÕES E CLASSIFICAÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta lei ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - MARPOL 73/78 - Convenção Internacional de 1973 para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, estabelecida em Londres, a 2 de novembro de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978, elaborado em Londres a 17 de fevereiro de 1978, e suas emendas posteriores, ratificadas pelo Congresso Nacional;

II - CLC/69 - Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados Por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil e promulgada pelo Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977;

III - **Áreas Ecologicamente Sensíveis** são regiões das águas marítimas ou interiores onde a prevenção, o controle da poluição e a manutenção do equilíbrio ecológico exigem medidas especiais para a preservação do meio ambiente, determinadas em lei ou definidas pelo CONAMA - Conselho Nacional do Meio Ambiente;

IV - **Navio** é uma embarcação de qualquer tipo que opere no ambiente aquático, inclusive hidrofólios, veículos a colchão de ar, submersíveis e outros engenhos flutuantes;

V - **Navio-Tanque** é todo navio construído ou adaptado para transportar óleo a granel ou outras substâncias líquidas em seus tanques de carga, inclusive transportadores combinados;

VI - **Transportador combinado** é um navio utilizado para transportar tanto óleo como cargas sólidas a granel;

VII - **Navio de Produtos Químicos** é todo navio construído ou adaptado para transportar cargas a granel de substâncias líquidas nocivas, ou qualquer outro navio quando estiver transportando uma carga ou parte da carga de substâncias líquidas nocivas a granel;

VIII - **Plataformas** são instalações ou estruturas, fixas ou flutuantes, localizadas em águas sob jurisdição nacional, destinadas às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a exploração dos recursos minerais oriundos do leito das águas interiores, seu subsolo ou do mar, da plataforma continental ou seu subsolo;

IX - **Instalações de Apoio** são quaisquer instalações ou equipamentos de apoio ou execução das atividades das plataformas ou terminais de movimentação de cargas a granel, tais como dutos submarinos, monobóias, quadro de bóias para amarração de navios e outras;

X - **Óleo** é qualquer forma de hidrocarboneto - petróleo e seus derivados - incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de petróleo e produtos refinados;

XI - **Mistura Oleosa** é uma mistura de água e óleo, em qualquer proporção;

XII - **Substância Nociva** é qualquer substância, inclusive óleo e misturas oleosas 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;

XIII - **Descarga** é qualquer despejo, escape, derrame, vazamento, bombeamento, lançamento para fora ou esvaziamento de um navio, plataforma ou suas instalações de

apoio, portos e terminais, de qualquer quantidade de substâncias nocivas;

XIV - **Porto** é qualquer instalação no litoral, margens de rios, lagos, lagoas e canais, destinada à atracação ou amarração de navios para movimentação de cargas ou pessoas;

XV - **Terminal** é qualquer instalação portuária situada no litoral, margens de rios, lagos, lagoas ou canais, destinada à atracação ou amarração de navios para movimentar carga especializada;

XVI - **Incidente** é qualquer descarga de substâncias nocivas decorrente de um fato, ação intencional ou acidental que ocasione risco potencial ou dano ao meio ambiente;

XVII - **Terra mais Próxima** é a mais próxima linha-de-base reta a partir da qual é estabelecido o mar territorial brasileiro;

XVIII - **Lixo ou Resíduo** são todos os tipos de sobras de víveres e os resíduos resultantes de faxinas e de trabalhos rotineiros nos navios, plataformas, portos, terminais e instalações de apoio;

XIX - **Alijamento** é todo despejo deliberado de resíduos e outras substâncias efetuado por embarcações, plataformas, aeronaves e outras instalações, inclusive o seu afundamento intencional no mar;

XX - **Lastro Limpo** é 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 tranqüilas, 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;

XXI - **Lastro segregado** é a água de lastro existente em um tanque completamente separado dos sistemas de óleo de carga e óleo combustível e permanentemente destinado ao transporte de lastro ou de outras cargas que não sejam óleo, misturas oleosas ou substâncias nocivas, conforme definido nesta lei;

XXII - **Razão Instantânea de Descarga de Conteúdo de Óleo** é a vazão de descarga de óleo em litros por hora, em qualquer instante, dividida pela velocidade em milhas por hora (nós), no mesmo instante;

XXIII - **Tanque de Resíduos** é qualquer tanque destinado especificamente para depósito provisório dos líquidos de drenagem e lavagem de tanques e outras misturas e resíduos;

XXIV - **Navio Novo** é qualquer navio que atenda a uma das seguintes condições:

a) o contrato de construção tenha sido assinado após 31 de dezembro de 1975;

b) na ausência de contrato de construção, a quilha tenha sido batida ou estava em estágio similar de construção, após 30 de junho de 1976;

c) a entrega tenha sido efetivada após 31 de dezembro de 1979;

d) tenha sofrido uma grande obra de conversão, mediante contrato assinado após 31 de dezembro de 1975 e, na ausência deste, tenha iniciado as obras após 30 de junho de 1976 ou que tenha sido dado como pronto após 31 de dezembro de 1979;

XXV - **Navio Existente** - navio não enquadrado nas situações previstas no inciso anterior;

XXVI - **Grande Obra de Conversão** - conversão de um navio existente que:

a) altere substancialmente suas dimensões ou a sua capacidade de transporte;

b) tenha por objetivo prolongar substancialmente seu tempo de utilização;

c) altere de tal modo o navio que, se fosse novo, ficaria sujeito aos requisitos relevantes da Convenção MARPOL 73/78, os quais não lhe seriam aplicáveis como navio existente;

d) mude o seu tipo.

XXVII - **Plano de Ação de Emergência** é o 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 para a prevenção, controle e combate à poluição das águas.

XXVIII - **Plano de Contingência** é o conjunto de procedimentos e ações que visam a integração dos diversos planos de ação de emergência setoriais, bem como define os recursos humanos, materiais e equipamentos complementares para a prevenção, controle e combate da poluição das águas;

XXIX - **Órgão Federal de Meio Ambiente** é o órgão da estrutura do Poder Executivo Federal, parte constituinte do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, dentre cujas competências estejam a fiscalização e a proteção do meio ambiente;

XXX - **Órgão Estadual de Meio Ambiente** são os órgãos das estruturas dos Poderes Executivos Estaduais, parte constituinte do Sistema Nacional de Meio Ambiente -

SISNAMA, dentre cujas competências estejam a fiscalização e a proteção do meio ambiente;

XXXI - **Autoridade administrativa competente** é aquela em cujas atribuições se enquadrem, conforme oficialmente definido pelo Poder Executivo Federal, as ações e providências previstas na presente lei.

Art. 3º São consideradas Águas Interiores, para os efeitos da presente lei:

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

II - as dos portos;

III - as das baías;

IV - as dos rios e de suas desembocaduras;

V - as dos lagos, das lagoas e dos canais;

VI - as dos arquipélagos; e

VII - as águas entre os baixios a descoberto da costa.

Parágrafo único. São consideradas Águas Marítimas, para os efeitos da presente lei, todas aquelas sob jurisdição nacional e que não sejam interiores.

Art. 4º Para efeito desta lei, as substâncias nocivas são classificadas em:

I - **Categoria A:** substâncias nocivas que, se descarregadas na água, através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam alto risco tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, prejudicando outros usos da água;

II - **Categoria B:** substâncias nocivas que, se descarregadas na água através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam médio risco tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, prejudicando outros usos da água;

III - **Categoria C:** substâncias nocivas que, se descarregadas na água através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam risco moderado tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, prejudicando outros usos da água;

IV - **Categoria D:** substâncias nocivas que, se descarregadas na água através de operações de limpeza de tanques e de deslastreamento, apresentam baixo risco tanto para a qualidade dos recursos hídricos como para a saúde humana, com pouco ou nenhum prejuízo aos outros usos da água.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente divulgará e manterá atualizada a lista das substâncias classificadas neste artigo, devendo a classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto estabelece a Convenção MARPOL 73/78, seus protocolos, anexos e emendas.

CAPÍTULO II

DOS SISTEMAS DE PREVENÇÃO, CONTROLE E COMBATE DA POLUIÇÃO PROVENIENTE DE PORTOS, TERMINAIS, PLATAFORMAS E SUAS INSTALAÇÕES DE APOIO.

Art. 5º Todo porto, terminal, plataforma e suas instalações de apoio, destinado a recepção e embarque de óleo ou substâncias nocivas disporá obrigatoriamente, de instalações destinadas ao combate e controle da poluição da água.

§ 1º As instalações de que trata o caput deste artigo devem incluir, no mínimo, as seguinte unidades:

I - estação para recebimento e tratamento dos resíduos resultantes da lavagem de tanques e porões e do deslastreamento dos navios que ali operam;

II - centro de combate à poluição causada por acidentes nas instalações portuárias ou por navios atracados, fundeados ou em trânsito pela região, dotado de pessoal treinado, equipamentos, materiais e meios de transporte adequados;

III - serviços de laboratório, próprios ou contratados a terceiros, para monitoramento da qualidade da água dos efluentes da estação de tratamento de resíduos e dos locais de descarga.

§ 2º As instalações para recebimento e tratamento de óleo ou misturas oleosas e substâncias nocivas poderão ser exigidas em terminais especializados em outras cargas, estaleiros, marinas, clubes de iatismo e similares, pelo órgão estadual ou, supletivamente, federal de meio ambiente.

Art. 6º A definição das características das instalações referidas no caput do artigo anterior, será feita através de estudo técnico, o qual estabelecerá pelo menos:

I - as dimensões e características das instalações;

II - a localização apropriada das instalações;

III - a capacidade da estação de recepção e tratamento de resíduos, padrões de qualidade e locais de descarga de seus efluentes;

IV - os parâmetros e metodologia de controle operacional;

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

VI - a quantidade e qualificação do pessoal a ser empregado;

VII - o cronograma de implantação e de início de operação das instalações.

Art. 7º Os portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio deverão elaborar Manual de Procedimento Interno para o gerenciamento dos riscos de poluição, bem como para a disposição final dos resíduos por eles gerados, provenientes das atividades de movimentação e armazenamento de substâncias nocivas e de óleo, que deverá ser aprovado pelos órgãos estadual e federal de meio ambiente - o último supletivamente - em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas federais e estaduais vigentes.

Art. 8º Os portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio devem ser dotados de Planos de Ação de Emergência para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas, os quais serão submetidos à aprovação dos órgãos estadual e federal de meio ambiente, este último em caráter supletivo.

§ 1º No caso de áreas com vários portos, terminais ou plataformas, deverão ser elaborados planos de ação de emergência individuais, os quais serão consolidados na forma de um plano para toda a área sujeita ao risco de poluição, a ser aprovado pelos órgãos estadual e federal de meio ambiente (o último em caráter supletivo)

§ 2º A responsabilidade pela consolidação dos diversos planos de ação de emergência em um plano para toda a área cabe aos proprietários das instalações, os quais deverão estabelecer e implementar os mecanismos de ação conjunta, de acordo com as leis, normas, orientações e diretrizes estaduais e federais e com o que dispõe a presente lei.

Art. 9º Os planos de Ação de Emergência serão consolidados pelos órgãos estaduais e, supletivamente, federais de meio ambiente, na forma de Planos de Contingência Estaduais e Regionais, em articulação com o órgão de defesa civil com jurisdição sobre a região a que se refere cada plano.

Parágrafo Único. O órgão federal de meio ambiente consolidará os planos de contingência regionais e estaduais na forma de um Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos regionais e federais de defesa civil.

Art. 10. Os portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio deverão realizar auditorias ambientais bienais, as quais avaliarão os sistemas de gerenciamento e controle ambiental, devendo os respectivos relatórios serem encaminhados aos órgãos estadual e federal de meio ambiente.

CAPÍTULO III
DO TRANSPORTE DE ÓLEO E DE SUBSTÂNCIAS NOCIVAS

Art. 11. Os navios com arqueação bruta maior que 50 (cinqüenta), que transportem óleo ou o utilize para sua movimentação ou operação e as plataformas portarão a bordo, obrigatoriamente, um Livro de Registro de óleo, aprovado nos termos da Convenção MARPOL 73/78, e que poderá ser requisitado pelas autoridades navais e ambientais federais e estaduais, no qual serão feitas anotações relativas a todas as movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas, inclusive as entregas efetuadas às instalações de recebimento.

Art. 12. Todo navio que transportar substâncias nocivas a granel deverá ter a bordo um Livro de Registro de Carga nos termos da Convenção MARPOL 73/78, e que poderá ser requisitado pelas autoridades navais e ambientais

federais e estaduais, no qual serão 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 mar;

VIII - descargas no mar, em geral.

Art. 13. Todo navio que transportar substâncias nocivas de forma fracionada deverá possuir e manter a bordo documento que as especifique e forneça sua localização no navio, devendo o seu agente ou responsável conservar cópia do documento até a descarga final das substâncias.

§ 1º As embalagens das substâncias nocivas devem conter a sua identificação e advertências sobre seus riscos, com simbologia de acordo com a legislação e normas nacionais e internacionais em vigor.

§ 2º As embalagens contendo substâncias nocivas devem ser devidamente estivadas e amarradas, além de posicionadas de acordo com critérios de compatibilidade com outras cargas existentes a bordo, de acordo com a segurança do navio e de seus tripulantes e de forma a evitar acidentes.

Art. 14. Os navios enquadrados na CLC/69, deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente, nela especificadas, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional.

Art. 15. O órgão federal de meio ambiente deverá elaborar e atualizar anualmente, lista de substâncias cujo transporte seja proibido em navios ou que exijam medidas e cuidados especiais durante a sua movimentação.

CAPÍTULO IV
DA DESCARGA DE ÓLEO, SUBSTÂNCIAS NOCIVAS E LIXO EM ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL

Art. 16. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas classificadas na "Categoria A", do art. 5º desta lei, ou aquelas provisoriamente classificadas como tal, ou água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias.

§ 1º No caso de lavagens de tanques que contenham tais substâncias ou misturas, os efluentes resultantes deverão ser descarregados na sua totalidade em estação de recebimento e tratamento de resíduos, que adequará suas características às condições do local em que serão descarregadas.

§ 2º A água subseqüentemente adicionada ao tanque lavado, em quantidade superior a 5% (cinco por cento) do seu volume total, só poderá ser descarregada no mar se :

a) enquadrar-se nos casos permitidos pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional;

b) atendidas as condições da alínea anterior, não se encontre o navio dentro dos limites de "Áreas Ecologicamente Sensíveis";

c) atendidas as condições das alíneas anteriores, sejam os procedimentos e arranjos para descarga aprovados pela autoridade administrativa competente, de acordo com a legislação ambiental em vigor.

Art. 17. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias classificadas nas categorias "B", "C", e "D" definidas no art. 4º desta lei, ou aquelas provisoriamente classificadas como tais, ou água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e outras misturas que as contenham, exceto quando:

a) a situação em que ocorrerá o lançamento se enquadre nos casos permitidos pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional;

b) atendida a alínea anterior, não se encontre o navio dentro dos limites de Áreas Ecologicamente Sensíveis.

c) atendidas as condições das alíneas anteriores, sejam os procedimentos para descarga aprovados pela autoridade administrativa competente ou por seu representante credenciado, de acordo com a legislação ambiental em vigor;

Parágrafo Único. Os esgotos sanitários e águas servidas de navios, plataformas e instalações de apoio equiparam-se às substâncias classificadas na Categoria "C" do art. 4º desta lei, em termos de critérios e condições para lançamento em águas sob jurisdição nacional, devendo tais lançamentos atenderem também as condições e regulamentos impostos pela legislação de vigilância sanitária.

Art. 18. É proibida a descarga de óleo processado ou não ou misturas oleosas em águas marítimas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional e não estando o navio dentro dos limites da "Áreas Ecologicamente Sensíveis".

Art. 19. A descarga de lixo em águas sob jurisdição nacional só será permitida quando as instalações portuárias não dispuserem de sistemas de recepção e tratamento e, mesmo assim, enquadrando-se nos casos e condições previstas pela Convenção MARPOL 73/78, seus anexos e emendas ratificadas pelo Congresso Nacional, e não se encontrando o navio, plataforma ou similar dentro dos limites de "Áreas Ecologicamente Sensíveis";

Parágrafo único. Em hipótese alguma será permitido o lançamento de metais pesados ou resíduos líquidos ou sólidos que os contenham em águas sob jurisdição nacional.

Art. 20. É proibida a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de lixo constituído por todo tipo de plástico, inclusive cabos sintéticos, redes de pesca e sacos plásticos.

Art. 21. A descarga de substâncias nocivas de qualquer categoria, incluindo óleo e misturas oleosas processadas ou não e lixo, em águas nacionais poderá ser excepcionalmente tolerada nas seguintes circunstâncias:

I - para salvaguarda de vidas humanas no mar ou da segurança do navio;

II - a descarga resulte de avaria no navio, plataforma ou seus equipamentos, depois de serem tentadas todas as alternativas possíveis para evitá-la;

III - a descarga tenha o propósito de combater casos específicos de poluição, visando minimizar os danos

ambientais e com o conhecimento e aprovação da autoridade ambiental competente;

IV - para fins de pesquisa, desde que atendendo às seguintes condições:

a) a descarga for autorizada pela autoridade ambiental competente, após análise e aprovação do programa de pesquisa;

b) estiver presente, no local e hora da descarga, pelo menos um representante da autoridade ambiental que a autorizou;

c) o responsável pela descarga coloque à disposição, no local e hora em que ela ocorrer, pessoal especializado, equipamentos e materiais de eficiência já comprovada na contenção e eliminação dos efeitos sobre o meio ambiente a serem por ela causados.

V - no caso de perda acidental de redes de pesca ou outros materiais sintéticos.

Art. 22. É proibida a descarga em águas interiores brasileiras de substâncias nocivas de qualquer das categorias relacionadas no artigo 4º desta lei, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques, outros resíduos ou misturas contendo tais substâncias, óleo processado ou não, misturas oleosas e lixo de qualquer espécie, salvo casos excepcionais devidamente autorizados pela autoridade ambiental competente e que não contrariem a legislação ambiental federal e estadual em vigor.

Art. 23. As circunstâncias em que a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas, de misturas que as contenham, de água de lastro e outros resíduos poluentes for autorizada, não desobrigam o responsável pelo transporte da carga de recuperar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar pelos prejuízos

decorrentes da descarga às atividades econômicas e ao patrimônio público e privado.

Art. 24. Qualquer incidente que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, ocorrido em portos e terminais, navios, plataformas e suas instalações de apoio, deverá ser imediatamente comunicado ao órgão federal de meio ambiente, à Capitania dos Portos e ao órgão estadual de meio ambiente, independentemente das medidas tomadas para seu controle.

Art. 25. O proprietário ou representante legal da plataforma, porto ou terminal e suas instalações de apoio ou do navio responsável pela descarga de material poluente em águas sob jurisdição nacional fica obrigado a ressarcir as despesas efetuadas para o controle ou minimização da poluição causada, os órgãos responsáveis pelas medidas tomadas, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa.

Parágrafo único. No caso de descargas por navios não possuidores do certificado exigido pela Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, promulgada pelo Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977, a embarcação será retida e só será liberada após o depósito de caução como garantia para pagamento das despesas decorrentes da poluição.

Art. 26. A contratação, por órgãos ou empresas públicas ou privadas, de navios para realização de transporte de substâncias enquadradas no que prevê o art. 4º desta lei e de óleo processado ou não, só poderá efetuar-se após a certificação de que as empresas transportadoras estejam devidamente habilitadas em termos de equipamentos e pessoal especializados, à segurança ambiental relativa às suas atividades.

§ 1º O órgão federal de meio ambiente prestará informações contendo os critérios técnicos necessários ao cumprimento do caput deste artigo.

§ 2º A habilitação a que se refere o caput deste artigo deve incluir plano de ação de emergência para controle da poluição em caso de acidente com o navio, nos termos da Convenção MARPOL 73/78.

CAPÍTULO V

DAS INFRAÇÕES E DAS PENALIDADES

Art. 27. Constituem infrações à presente lei:

I - a desobediência ao que prevêem os seus artigos 5º e 6º, combinados com o art. 36, sujeita a multa diária de CR$ 5.000.000,00 (cinco milhões de cruzeiros reais) a Cr$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros reais);

II - a desobediência ao que prevêem os seus artigos 7º, 8º e 10, sujeita a multa de Cr$ 7.500.000,00 (sete milhões e quinhentos mil cruzeiros reais) a Cr$ 75.000.000.00 (setenta e cinco milhões de cruzeiros reais), corrigidos monetariamente a cada mês;

III - a desobediência ao que prevêem os seus artigos 11 , 12 e 13, sujeita a multa de Cr$ 7.500.000,00 (sete milhões quinhentos mil cruzeiros reais) a Cr$ 75.000.000.00 (setenta e cinco milhões de cruzeiros reais), e retenção do navio até que a situação da carga seja regularizada;

IV - a desobediência ao que prevêem os seus artigos 16, 17, 18 , 19, 20, 21 e 22, sujeita a multa de Cr$ 75.000.000,00 (setenta e cinco milhões de cruzeiros reais) a Cr$ 750.000.000,00 (setecentos e cinqüenta milhões de cruzeiros reais);

V - a desobediência ao que prevê o seu art. 27, sujeita a multa de Cr$750.000.000,00 (setecentos e

cinqüenta milhões de cruzeiros reais) e à suspensão imediata das atividades da empresa transportadora em situação irregular.

§ 1º O pagamento de multa não isenta o responsável pela infração das sanções administrativas e penais previstas na legislação em vigor, inclusive os Códigos Civil e Criminal, e nem da responsabilidade de ressarcimento de perdas e danos ao patrimônio público e privado.

§ 2º O Poder Executivo Federal estabelecerá os critérios para atualização monetária das multas previstas no presente artigo.

Art. 28. Respondem isolada ou solidariamente pelas infrações a esta lei:

I - o proprietário do navio ou quem legalmente o represente;

II - o armador ou operador do navio, caso o mesmo não esteja sendo armado ou operado pelo proprietário;

III - o comandante ou tripulante do navio;

IV - a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, que legalmente represente o porto, o terminal, a plataforma e suas instalações de apoio.

Art. 29. O infrator será isento das penalidades previstas nesta lei se o incidente que provocou danos ao meio ambiente ou o colocou em risco foi decorrência de um dos seguintes fatos:

I - ato de guerra, de hostilidade, de comoção, de insurreição ou de fenômeno natural de caráter excepcional e imprevisível ou irresistível;

II - ato ou omissão praticado por terceiro, com intenção de produzir danos.

Art. 30. A reincidência a qualquer infração prevista nesta lei, no período de dois anos, sujeitará o infrator ao dobro do valor da multa correspondente.

Parágrafo único. A reincidência será caracterizada quando a fonte poluidora for a mesma e tiver sido definitivamente julgada procedente a infração anterior.

Art. 31. Constituem agravantes a não comunicação à autoridade competente de qualquer descarga envolvendo óleo ou substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional, bem como o não cumprimento dos preceitos estabelecidos nesta lei e na legislação, normas e procedimentos técnicos pertinentes.

Art. 32. Constituem atenuantes a adoção de medidas mitigadoras e compensatórias com relação à poluição causada, desde que aprovadas pela autoridade ambiental competente

CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E COMPLEMENTARES

Art. 33. São responsáveis pelo cumprimento desta lei:

I - a Capitania dos Portos, com as seguintes competências:

a) fiscalizar os navios, plataformas e suas instalações de apoio quanto a observância de seus dispositivos e dos da Convenção MARPOL 73/78, autuando os infratores;

b) levantar os 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 apurações de responsabilidades ao órgão federal de meio ambiente, para avaliação dos danos ambientais e início das medidas judiciais cabíveis.

II - o órgão federal de meio ambiente, com as seguintes competências:

a) fiscalizar os portos, terminais e similares, navios, plataformas e suas instalações de apoio quanto à observância de seus dispositivos e dos da Convenção MARPOL 73/78, autuando os infratores;

b) avaliar os danos ambientais causados por incidentes nos portos, terminais e similares, 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.

III - os órgãos estaduais de meio ambiente, com as seguintes competências:

a) fiscalizar os portos, terminais e similares, navios, plataformas e suas instalações de apoio quanto à observância dos seus dispositivos e dos da Convenção MARPOL 73/78, autuando os infratores;

b) avaliar os danos ambientais causados por incidentes nos portos, terminais e similares, navios, plataformas e suas instalações de apoio e elaborar relatórios circunstanciados a respeito dos mesmos, encaminhando-os ao órgão federal de meio ambiente;

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

§ 1º A Procuradoria Geral da República comunicará previamente aos Ministérios Públicos Estaduais a propositura de ações judiciais para que estes exerçam as faculdades previstas no art. 113, parágrafo 5º da lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor).

§ 2º A negligência ou omissão dos órgãos públicos na apuração de responsabilidades pelos incidentes e na aplicação das respectivas sanções legais implicará em crime de responsabilidade de seus agentes.

Art. 34. O órgão federal de meio ambiente ouvido o Ministério da Marinha, definirá as localizações e delimitações das "Áreas Ecologicamente Sensíveis", fazendo-as constarem das Cartas Náuticas Nacionais.

Art. 35. São responsáveis pelo acionamento dos Planos de Contingência a que se refere o art. 9º desta lei:

I - os órgãos estaduais de meio ambiente;

II - o órgão federal de meio ambiente;

III - a Capitania dos Portos e a Polícia Naval;

IV - os órgãos de defesa civil locais ou regionais.

Parágrafo Único. Será responsável pelo acionamento o primeiro dos órgãos acima que tomar conhecimento do incidente.

Art. 36. O alijamento em águas brasileiras deverá obedecer às condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, de 1972, promulgada pelo Decreto nº 87.566, de 16 de setembro de 1982 e suas alterações.

Art. 37. Os portos e terminais brasileiros já em operação terão, a partir da data da publicação da presente lei, os seguintes prazos para se adaptarem ao que dispõem os seus artigos 5º, 6º e 7º:

a) 12 (doze) meses para elaborar e submeter à aprovação do órgão estadual de meio ambiente e, supletivamente, ao órgão federal de meio ambiente, o estudo técnico e o manual de procedimento interno a que se referem, respectivamente, os artigos 6º e 7º;

b) 36 (trinta e seis) meses para implantar as obras e adquirir equipamentos, conforme estabelece o art. 5º, incluindo o pessoal adequado para operá-los.

Art. 38. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, devendo ser regulamentada, no que couber, no prazo de 12 (doze) meses subseqüentes.

Art. 39. Revogam-se as disposições em contrário.

Sala da Comissão, em 25 de maio de 1994.

Deputada **SANDRA CAVALCANTI**
Presidente

Deputado **MURILO REZENDE**
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS
22 AGO 11 51 017344
COORDENAÇÃO DE COMUNICAÇÕES
PROTOCOLO INTERNAL

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROCESSO Nº 2891/92 /

CAMARA DOS DEPUTADOS
P-2000/17344 (V. 1)
DATA : 22.08.2000
ASSUNTO : PROPOSIÇAO LEGISLATIVA-
Lei
INTERESSADO: CONGRESSO NACIONAL PRES
PROCEDENCIA:
ORGAO : SEPOG

INTERESSADO: G

Sr

PROCEDÊNCIA:

ASSUNTO:

Lote: 70
Caixa: 138
PL Nº 2891/1992
419

SECRETARIA-GERAL DA MESA
Recebido
Órgão Presidência
Data: 22/08/00 Hora: 13:45
Ass: Angela Ponto: 3491

22 AGO 11 51 017344

Ofício nº 221 (CN) Brasília, em 21 de agosto de 2000.

Senhor Presidente,

Comunico a Vossa Excelência que o Congresso Nacional, em sessão conjunta realizada no dia 9 de agosto do corrente ano, manteve o veto parcial aposto pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República ao Projeto de Lei da Câmara nº 37, de 1996 (PL nº 2.891, de 1992, na Câmara dos Deputados), 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".

Atenciosamente,

Senador Antonio Carlos Magalhães
Presidente

ARQUIVE-SE
Em 24/08/00
Secretário-Geral da Mesa

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Michel Temer
Presidente da Câmara dos Deputados
jbs/plc96037vp

MENSAGEM N.º 175 DE 1992

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PODER EXECUTIVO
(MENS. Nº 175/92)

Submete à deliberação do Congresso Nacional o Projeto de Lei que "Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional, e dá outras providências".

DESPACHO:RELAÇÕES EXTERIORES=VIAÇÃO E TRANSPORTES,DESENV.URBANO E INTERIOR=DEFESA DO CONSUMIDOR,MEIO AMBIENTE E MINORIAS=CONST.E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO(ART.54)-ART.24,II.

AO ARQUIVO: 02.06.92

R E S P O S T A

GER 2.05

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 2.891, DE 1992

(DO PODER EXECUTIVO)

MENSAGEM Nº 175/92

Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional, e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE RELAÇÕES EXTERIORES; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, DESENVOLVIMENTO URBANO E INTERIOR; DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART.54) - ART.24,II).

GER 20.01.0007.6 - (SET/86)

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Capítulo I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Para os fins da presente Lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - MARPOL 73/78: a Convenção Internacional de 1973 para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, a 2 de novembro de 1973, tal como alterada pelo Protocolo de 1978 à citada Convenção, concluído em Londres a 17 de fevereiro de 1978 e suas emendas, desde que ratificadas pelo governo brasileiro;

II - CLC/69: a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo de 1969, ratificada pelo Brasil e promulgada pelo Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977;

III - ÁREAS ECOLOGICAMENTE SENSÍVEIS: as regiões de águas marítimas e interiores, onde a prevenção, o controle da poluição e a proteção ecológica exigem medidas especiais para a preservação do meio ambiente definidas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA e determinadas em lei;

IV - NAVIO: a embarcação de qualquer tipo operando no ambiente aquático e inclui "hidrofoil boats", veículos a colchão de ar, submersíveis e engenhos flutuantes;

V - NAVIO-TANQUE: o navio construído ou adaptado para transportar óleo a granel nos seus tanques de carga e inclui transportadores combinados e qualquer navio de produtos químicos quando transportando uma carga total ou parcial de óleo a granel;

(Fls. 2 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

VI - TRANSPORTADOR COMBINADO: o navio projetado para transportar óleo ou cargas sólidas a granel;

VII - NAVIO DE PRODUTOS QUÍMICOS: o navio construído ou adaptado principalmente para transportar uma carga a granel de substâncias líquidas nocivas, ou qualquer outro navio quando estiver transportando uma carga ou parte de substâncias líquidas nocivas a granel;

VIII - PLATAFORMA: as instalações ou estruturas, fixas ou flutuantes, localizadas em águas sob jurisdição nacional, destinadas às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a exploração ou explotação dos recursos minerais oriundos do leito das águas interiores, seu subsolo ou do mar, da plataforma continental ou seu subsolo;

IX - INSTALAÇÕES DE APOIO: qualquer instalação ou estrutura para apoio ou execução das atividades da plataforma e terminais, especialmente os dutos submarinos, monobóias e quadro de bóias para amarração de navios;

X - ÓLEO: qualquer forma de hidrocarboneto, incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de óleo e produtos refinados;

XI - MISTURA OLEOSA: a mistura com qualquer conteúdo de óleo;

XII - SUBSTÂNCIA NOCIVA: qualquer substância, inclusive óleo e mistura oleosa que, se descarregada nas águas, for capaz de gerar riscos ou causar danos à saúde humana, ao ecossistema aquático ou prejudicar o uso legítimo das águas;

XIII - DESCARGA: qualquer despejo, escape, derrame, vazamento, bombeamento, lançamento para fora ou esvaziamento de um navio, plataforma ou suas instalações de apoio, portos e terminais, de qualquer quantidade de substâncias nocivas;

XIV - PORTO: toda instalação no litoral, margens dos rios, lagos, lagoas e canais destinados à atracação ou amarração de navios e à movimentação de cargas ou pessoas;

XV - TERMINAL: a instalação portuária situada no litoral, margens de rios, lagos, lagoas e canais, destinada à atracação ou amarração de navios para movimentar carga especializada;

XVI - INCIDENTE: a descarga de substâncias nocivas decorrente de um fato, ação intencional ou acidental que cause risco ou dano ao meio ambiente;

XVII - TERRA MAIS PRÓXIMA: a mais próxima linha-de-base reta a partir da qual é estabelecido o mar territorial brasileiro;

XVIII - PLANO DE AÇÃO DE EMERGÊNCIA: o conjunto de medidas que determina e estabelece as responsabilidades setoriais e as ações a serem desencadeadas imediatamente após um incidente, bem assim define os recursos humanos, materiais e equipamentos adequados para a prevenção, controle e combate à poluição dos recursos hídricos;

XIX - PLANO DE CONTINGÊNCIA: o conjunto de procedimentos e ações que visa a integração dos diversos Planos de Ação de Emergência setoriais, bem assim define os recursos humanos, materiais e equipamentos complementares para a prevenção, controle e combate à poluição dos recursos hídricos;

XX - ÁGUAS INTERIORES: aquelas sob jurisdição nacional, compreendidas entre a costa e a linha-de-base, a partir de onde se mede o mar territorial, as dos portos, das baías, dos rios e de suas embocaduras, dos lagos, das lagoas e dos canais, dos arquipélagos e as águas entre os baixios a descoberto e a costa;

XXI - ÁGUAS MARÍTIMAS: todas as águas, sob jurisdição nacional, que não sejam interiores;

XXII - LIXO: todos os tipos de sobras de víveres, além de resíduos resultantes de faxinas domésticas e trabalhos rotineiros do navio, plataformas, portos, terminais e instalações de apoio;

XXIII - ALIJAMENTO: todo o despejo deliberado de resíduos ou outras substâncias efetuado por embarcações, aeronaves, plataformas, ou outras construções no mar, incluindo o afundamento deliberado de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções no mar.

Capítulo II
DA POLUIÇÃO POR ÓLEO

Art. 2º Somente para efeito da aplicação deste Capítulo, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - LASTRO LIMPO: a água de lastro existente num tanque que, desde que transportou óleo pela última vez, foi submetido a tal limpeza que se esse lastro fosse descarregado por um navio parado em águas limpas e tranqüilas, 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;

II - LASTRO SEGREGADO: a água de lastro existente num tanque completamente separado dos sistemas de óleo de carga e óleo combustível e permanentemente destinado ao transporte de lastro ou outras cargas, que não sejam óleo, misturas oleosas e substâncias nocivas, conforme definidas nesta Lei;

III - RAZÃO INSTANTÂNEA DE DESCARGA DE CONTEÚDO DE ÓLEO: a

(Fls. 4 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

razão de descarga de óleo em litros por hora, em qualquer instante, dividida pela velocidade em milhas por hora (nó) no mesmo instante;

IV - TANQUES DE RESÍDUOS: o tanque destinado especificamente para a coleta das drenagens de tanques, lavagem dos mesmos e outras misturas oleosas;

V - NAVIO NOVO: o navio que atenda a uma das seguintes situações:

a) o contrato de construção tenha sido assinado após 31 de dezembro de 1975;

b) na ausência de contrato de construção, a quilha tenha sido batida ou estava em estágio similar de construção, após 30 de junho de 1976;

c) a entrega tenha sido efetivada após 31 de dezembro de 1979;

d) tenha sofrido uma grande obra de conversão, mediante contrato assinado após 31 de dezembro de 1975 e, na ausência deste, tenha iniciado as obras após 30 de junho de 1976 ou que tenha sido dado como pronto após 31 de dezembro de 1979;

VI - NAVIO EXISTENTE: o navio não enquadrado nas situações previstas no inciso anterior;

VII - GRANDE OBRA DE CONVERSÃO: a conversão de um navio existente que importe em uma das seguintes situações:

a) altere substancialmente suas dimensões ou a sua capacidade de transporte;

b) mude o seu tipo;

c) tenha por objeto prolongar substancialmente o seu tempo de vida;

d) altere de tal modo o navio que, se fosse novo, ficaria sujeito aos requisitos relevantes da Convenção MARPOL 73/78 , os quais não lhe seriam aplicáveis como navio existente.

Art. 3º É proibida a descarga de óleo ou misturas oleosas em águas marítimas sob jurisdição nacional, exceto se satisfeitas cumulativamente as seguintes condições:

I - para navios-tanque ou combinado que:

a) não se encontrem dentro dos limites de Áreas Ecologicamente Sensíveis;

b) estejam a mais de cinqüenta milhas náuticas da terra mais próxima;

c) estejam em viagem;

d) a Razão Instantânea de Descarga do Conteúdo de óleo não exceda a sessenta litros por milha náutica;

e) a quantidade total de óleo lançado no mar não ultrapasse, para navios-tanque existentes, 1/15.000 da quantidade total da carga da qual o resíduo constitui uma parte e, para navios-tanque novos, 1/30.000 dessa mesma quantidade;

f) possuam em operação sistema de monitoramento e controle de descarga de óleo e arranjo de tanque de resíduo aprovado pelo órgão competente;

II - para navios com arqueação bruta igual ou maior a quatrocentos que não seja navio-tanque ou combinado e que:

a) não se encontrem dentro dos limites de Áreas Ecologicamente Sensíveis;

b) estejam a mais de doze milhas náuticas da terra mais próxima;

c) estejam em viagem;

d) o conteúdo de óleo do efluente seja inferior a cem partes por milhão;

e) possuam em operação sistema de monitoramento e controle de descarga de óleo, equipamento separador de água e óleo e equipamento de filtragem de óleo ou outra instalação, aprovado pelo órgão competente;

III - para navios com arqueação bruta inferior a quatrocentos que não seja navio-tanque ou combinado que:

a) não se encontrem dentro dos limites de Áreas Ecologicamente Sensíveis;

b) o conteúdo do óleo do efluente sem diluição seja inferior a quinze partes por milhão;

c) possuam em operação um equipamento de filtragem de óleo, conforme pelo órgão competente;

IV - para as plataformas fixas ou flutuantes, quando empregadas na exploração, explotação e procedimentos associados aos recursos do fundo do mar, que atendam aos requisitos da legislação ambiental;

em águas interiores sob jurisdição nacional, salvo se satisfeitas as condições previstas na legislação ambiental.

Parágrafo único. As infrações ao disposto neste artigo sujeitam seus agentes às penalidades do Grupo 1.

Art. 6º Sem prejuízo da obrigação de minimização dos efeitos, reparação dos danos causados e recuperação do meio ambiente, não serão considerados como violação ao disposto nos arts. 3º, 4º e 5º, as seguintes descargas:

I - para fins de pesquisa, desde que atendam, cumulativamente, as seguintes exigências:

a) que tiverem sido autorizadas pelo órgão competente, após análise do programa de pesquisa, que será previamente submetido à apreciação do órgão ambiental competente;

b) que forem efetuadas na presença de representantes dos órgãos competentes;

c) que forem realizadas fora de área ecologicamente sensível e se o responsável pela descarga tiver no local equipamentos especializados em número e qualidade, já testados e aprovados pelo órgão federal de meio ambiente para efetuar a contenção e a remoção completa do óleo após a descarga;

II - quando necessárias para garantir a salvaguarda da vida humana ou a segurança de um navio;

III - quando resultante de avaria ocorrida no navio ou em seu equipamento, desde que não decorrentes de culpa e, comprovadamente, tenham sido tomadas todas as precauções possíveis para prevenir o acidente e, após a ocorrência da avaria ou a descoberta do vazamento sejam adotadas as providências imediatas e adequadas para minimizar os efeitos da descarga.

Art. 7º O óleo ou misturas oleosas que não possam ser descarregados em águas marítimas ou interiores, de acordo com o previsto nos arts. 4º e 5º desta Lei, deverão ser retidos a bordo para descarga em instalações de recebimento.

Art. 8º O navio com arqueação bruta maior que cinqüenta, que transporte óleo ou o utilize para sua movimentação ou operação em plataformas portará a bordo, obrigatoriamente, um Livro de Registro de Óleo, aprovado pelo órgão competente, para o caso de navios e plataformas nacionais, no qual serão feitas anotações relativas a todas as movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas, inclusive as entregas efetuadas às instalações de recebimento.

§ 1º As operações lançadas no Livro de Registro de Óleo deverão ser assinadas pelo oficial ou tripulante responsável pelas

mesmas e as páginas do referido Livro, quando completadas, deverão ser assinadas pelo comandante ou autoridade equivalente.

§ 2º Caberá ao órgão competente exercer a fiscalização e o controle da execução de que trata este artigo.

§ 3º O não cumprimento do disposto neste artigo sujeitará os infratores às penalidades do Grupo 5.

Capítulo III
DA POLUIÇÃO POR SUBSTÂNCIAS LÍQUIDAS NOCIVAS A GRANEL

Art. 9º Para efeito da aplicação desta Lei, as substâncias nocivas serão divididas em quatro categorias como segue:

I - CATEGORIA A: Substâncias Líquidas Nocivas aquelas que, se fossem descarregadas mediante operações de limpeza de tanques ou de deslastreamento, apresentariam alto risco para os recursos hídricos e a saúde humana, ou causariam sérios danos à utilização das águas, no seu uso legítimo;

II - CATEGORIA B: Substâncias Líquidas Nocivas aquelas que, se fossem descarregadas mediante operações de limpeza de tanques ou de deslastreamento, apresentariam médio risco para os recursos hídricos e a saúde humana, ou causariam danos à utilização das águas, no seu uso legítimo;

III - CATEGORIA C: Substâncias Líquidas Nocivas aquelas que, se fossem descarregadas mediante operações de limpeza de tanques ou de deslastreamento, apresentariam moderado risco para os recursos hídricos ou a saúde humana, ou causariam danos mínimos à utilização das águas, no seu uso legítimo;

IV - CATEGORIA D: Substâncias Líquidas Nocivas aquelas que, se fossem descarregadas mediante operações de limpeza de tanques ou de deslastreamento, apresentariam baixo risco para os recursos hídricos ou a saúde humana, ou causariam danos mínimos à utilização das água, no seu uso legítimo.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente divulgará lista das substâncias referidas neste artigo e as suas respectivas categorias e procedimento para efeito da aplicação do disposto nos arts. 10, 11, 12 e 13 desta Lei.

Art. 10. É proibida a descarga, em águas marítimas sob jurisdição nacional, de substâncias da Categoria A, ainda que provisoriamente classificadas como tais, ou água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outros resíduos ou misturas contendo tais substâncias.

§ 1º No caso de lavagens de tanques contendo tais substâncias ou misturas, os resíduos resultantes deverão ser descarrega-

COMISSÕES PERMANENTES - 05
9/700

(Fls. 9 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

dos na sua totalidade para uma instalação de recebimento até que a concentração das substâncias no efluente transferidas para tal instalação atenda aos requisitos previstos na legislação ambiental.

§ 2º Qualquer água subseqüentemente adicionada ao tanque, em quantidade não inferior a cinco por cento do seu volume total, só poderá ser descarregada no mar quando as seguintes condições forem satisfeitas:

a) o navio esteja navegando numa rota normal à velocidade de pelo menos sete nós, caso tenha propulsão própria, ou a quatro nós, caso não disponha da mesma;

b) a descarga seja feita abaixo da linha d'água e de modo a não contaminar os sistemas de aspiração de água;

c) a descarga seja feita a uma distância não inferior a doze milhas náuticas da terra mais próxima e o navio esteja navegando em uma área com profundidade superior a 25 metros;

d) o navio não se encontre dentro dos limites de Áreas Ecologicamente Sensíveis;

e) os procedimentos e arranjos para descargas sejam aprovados pela autoridade administrativa competente ou entidades por ela credenciadas, levando em consideração os parâmetros previstos na legislação ambiental.

Parágrafo único. As infrações ao disposto neste artigo sujeitam os seus agentes às seguintes penalidades:

incisos I, II, III e V - penalidade Grupo 2;

inciso IV - penalidade Grupo 1.

Art. 11. É proibida a descarga em águas marítimas sob jurisdição nacional de substâncias da Categoria B, ainda que provisoriamente classificadas como tais, ou água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outros resíduos ou misturas contendo tais substâncias, exceto quando as seguintes condições forem satisfeitas:

I - o navio esteja navegando numa rota normal à velocidade de pelo menos sete nós, caso tenha propulsão própria, ou quatro nós, caso não disponha da mesma;

II - os procedimentos e arranjos para a descarga sejam aprovados pela autoridade administrativa competente ou entidades por ela credenciadas;

III - a quantidade máxima descarregada de cada tanque e em seu sistema de canalização associado não exceda a quantidade máxima aprovada e em nenhum caso ao maior dos seguintes valores: um metro

PERMANENTES

cúbico ou 1/3.000 da capacidade do tanque em metros cúbicos e a concentração e a razão de descarga do efluente sejam tais que, na esteira do navio não exceda uma parte por milhão;

IV - a descarga seja feita abaixo da linha d'água e de modo a não contaminar os sistemas de aspiração de água;

V - a descarga seja feita a uma distância não inferior a doze milhas náuticas da terra mais próxima e o navio esteja navegando em uma área com profundidade superior a 25 metros;

VI - o navio não se encontre dentro dos limites de Áreas Ecologicamente Sensíveis;

Parágrafo único. As infrações ao disposto neste artigo sujeitam os seus agentes às seguintes penalidades:

incisos I, II, III, IV e V - penalidade Grupo 2;

inciso VI - penalidade Grupo 1.

Art. 12. É proibida a descarga em águas marítimas sob jurisdição nacional de substâncias da Categoria C, ainda que provisoriamente classificadas como tais, ou água de lastro, lavagem de tanques ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias, exceto quando forem satisfeitas as seguintes condições:

I - o navio esteja navegando numa rota normal à velocidade de pelo menos sete nós, caso tenha propulsão própria, ou quatro nós, caso não disponha da mesma;

II - os procedimentos e arranjos para descarga sejam aprovados pela autoridade administrativa competente ou entidades por ela credenciadas;

III - a quantidade máxima descarregada de cada tanque e de seu sistema de canalização associado não exceda a quantidade máxima aprovada e, em nenhum caso, ao maior dos seguintes valores: três metros cúbicos ou 1/1.000 da capacidade do tanque em metros cúbicos e a concentração e a razão de descarga do efluente seja tal que na esteira do navio não exceda a dez partes por milhão;

IV - a descarga seja feita abaixo da linha d'água e de modo a não contaminar os sistemas de aspiração de água;

V - a descarga seja feita a uma distância não inferior a doze milhas náuticas da terra mais próxima e o navio esteja navegando em uma área com profundidade superior a 25 metros;

VI - o navio não se encontre dentro dos limites de Áreas Ecologicamente Sensíveis;

COMISSÕES PERMANENTES - SF
11

(Fls. 11 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

Parágrafo único. As infrações ao disposto neste artigo sujeitam os seus agentes às seguintes penalidade:

incisos I, II, III, IV e V - penalidade Grupo 3;

inciso VI - penalidade Grupo 1.

Art. 13. É proibida a descarga em águas marítimas sob jurisdição nacional de substâncias da Categoria D, ainda que provisoriamente enquadradas como tais, ou água de lastro, lavagem de tanques ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias, exceto quando as seguintes condições forem satisfeitas:

I - a operação tenha sido previamente comunicada à autoridade administrativa competente;

II - o navio esteja navegando numa rota normal à velocidade de pelo menos sete nós, caso tenha propulsão própria, ou quatro nós, caso não disponha da mesma;

III - tais misturas possuam uma concentração não superior a uma parte da substância para dez partes de água;

IV - a descarga seja feita a uma distância não inferior a doze milhas náuticas da terra mais próxima;

V - a descarga seja feita abaixo da linha d'água e de modo a não contaminar os sistemas de aspiração de água;

VI - o navio não se encontre dentro dos limites de Áreas Ecologicamente Sensíveis;

Parágrafo único. As infrações ao disposto neste artigo sujeitam os seus agentes às seguintes penalidades:

incisos I, II, III, IV e V - penalidade Grupo 4;

inciso VI - penalidade Grupo 1.

Art. 14. É proibida a descarga em águas interiores sob jurisdição nacional de substâncias nocivas de qualquer Categoria ou água de lastro, resíduo de lavagem de tanques, outros resíduos ou misturas contendo tais substâncias, salvo se satisfeitas as condições da legislação ambiental.

Parágrafo único. As infrações ao disposto neste artigo sujeitam os seus agentes às penalidades do Grupo 1.

Art. 15. O órgão competente poderá credenciar empresas, organismos ou entidades para a realização do controle e para a certificação das operações previstas nos arts. 10, 11, 12 e 13 desta Lei, de acordo com os critérios de habilitação e qualificação a serem es-

COMISSÕES PERMANENTES 12

(Fls. 12 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

tabelecidos no regulamento desta Lei.

Art. 16. Os procedimentos destinados a remover os resíduos que contenham substâncias nocivas ou cargas por elas contaminadas deverão ser aprovados previamente pelo órgão competente.

Parágrafo único. Para qualquer água introduzida subseqüentemente aos procedimentos de que trata o **caput** deste artigo em um tanque deverá ser observado o disposto nos arts. 10, 11, 12 e 13 desta Lei.

Art. 17. Os procedimentos para ventilação decorrentes das atividades rotineiras de carga e descarga de um tanque deverão ser aprovados previamente pela autoridade administrativa competente, que levará em consideração os parâmetros previstos na legislação ambiental.

Parágrafo único. Os infratores ao disposto neste artigo ficarão sujeitos às penalidades do Grupo 3.

Art. 18. Não serão consideradas violação ao disposto nos arts. 10, 11, 12 e 13 desta Lei as descargas no mar daqueles substâncias líquidas nocivas ou misturas contendo tais substâncias, mantidas as obrigações de minimização dos efeitos e reparação dos danos e recuperação do meio ambiente e desde que configurada uma das seguintes situações:

I - quando necessárias para a salvaguarda da vida humana no mar ou a segurança do navio;

II - quando resultantes de avaria ocorrida no navio ou em seu equipamento, desde que não decorrentes de culpa e, comprovadamente, tenham sido tomadas todas as precauções possíveis para prevenir o acidente e, após a ocorrência de avaria ou a descoberta de vazamento, sejam adotadas as providências imediatas e adequadas para minimizar os efeitos das descargas;

III - quando ocorridas com o fim de combater casos específicos de poluição, visando a minimizar os danos, desde que com o conhecimento e aprovação da autoridade administrativa competente.

IV - para fins de pesquisa desde que atendidas cumulativamente as seguintes exigências:

a) a descarga for autorizada pelo órgão competente, após análise do programa de pesquisa, que será previamente submetido à apreciação do órgão ambiental;

b) estiverem presentes representantes dos órgãos competentes;

c) for realizada fora de Área Ecologicamente Sensível e se

(Fls. 13 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

o responsável pela descarga tiver no local equipamentos especializados em número e qualidade, já testados e aprovados pelo órgão federal de meio ambiente para efetuar a contenção e a remoção completa da substância nociva após a descarga.

Art. 19. As substâncias líquidas nocivas a granel devem ser categorizadas de acordo com o art. 9º desta Lei.

§ 1º As descargas das substâncias de que trata este artigo que ainda não tenham sido categorizadas, bem como a água de lastro, lavagem de tanque ou outros resíduos ou misturas contendo tais substâncias, obedecerá ao disposto nos arts. 10, 11, 12 e 13 desta Lei.

§ 2º Os infratores ao disposto neste artigo ficarão sujeitos às penalidades do Grupo 1.

Art. 20. Todo navio que transportar substâncias líquidas nocivas a granel deverá ter a bordo um Livro de Registro de Carga aprovado pelo órgão competente, para o caso de navios nacionais, no qual deverão ser feitas anotações relativas às seguintes operações:

I - carregamento;

II - descarregamento;

III - transferência de carga, resíduos de carga ou misturas contendo carga para um tanque de resíduos;

IV - limpeza dos tanques de carga;

V - transferência proveniente de tanques de resíduos;

VI - lastreamento de tanques de carga;

VII - transferência de águas de lastro sujo para o mar;

VIII - descarga para o mar de acordo com os arts. 10, 11, 12 e 13 desta Lei.

§ 1º As operações lançadas no Livro de Registro de Carga deverão ser assinadas pelo oficial ou tripulante responsável pelas mesmas e as páginas quando completadas deverão ser assinadas pelo comandante do navio ou autoridade equivalente.

§ 2º Caberá ao órgão competente exercer a fiscalização e o controle do previsto neste artigo.

§ 3º O não cumprimento do disposto neste artigo sujeitará os infratores às penalidades do Grupo 5.

Capítulo IV
DA POLUIÇÃO POR SUBSTÂNCIAS NOCIVAS

(Fls. 14 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

TRANSPORTADAS DE FORMA FRACIONADA

Art. 21. As substâncias nocivas transportadas em navios de modo fracionado deverão ter suas embalagens adequadas para minimizar o risco de danos ao meio ambiente e conter identificação e simbologia de acordo com a legislação nacional e internacional em vigor.

Parágrafo único. Aos infratores do disposto neste artigo serão aplicadas as penalidades do Grupo 3.

Art. 22. Todo navio que transportar substâncias nocivas deverá possuir documento que as especifiquem e forneça sua localização a bordo. O citado documento pode consistir em relação especial ou manifesto e plano detalhado que indique a situação da substância a bordo, devendo o agente ou responsável pelo navio conservar cópias desses documentos até a descarga final das substâncias.

Parágrafo único. Aos infratores do disposto neste artigo serão aplicadas as penalidades do Grupo 3.

Art. 23. As substâncias nocivas deverão ser devidamente estivadas e peadas de modo a reduzir o risco de danos ao meio ambiente e posicionadas de acordo com critérios de compatibilidade com relação a outras cargas existentes a bordo, sem prejuízo para a salvaguarda da vida humana no mar ou a segurança do navio e de acordo com a legislação nacional e internacional.

Parágrafo único. Aos infratores do disposto neste artigo serão aplicadas as penalidades do Grupo 2.

Art. 24. O transporte de substâncias nocivas por navio, de acordo com fundamentado parecer técnico-científico, poderá ser proibido ou submetido a adoção de medidas especiais.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente relacionará as substâncias abrangidas por este artigo e as normas em que se regularão as restrições e a proibição do transporte.

Art. 25. É proibida a descarga de substâncias nocivas em águas nacionais, exceto nas situações adiante enumeradas, sem prejuízo das obrigações de minimização dos efeitos, reparação dos danos causados e recuperação do meio ambiente:

I - para a salvaguarda da vida humana no mar ou a segurança do navio;

II - quando resultantes de avaria ocorrida no navio ou em seu equipamento, desde que não decorrentes de culpa e, comprovadamente, tenham sido tomadas todas as precauções possíveis para prevenir o acidente e, após a ocorrência, de avaria ou a descoberta de vazamento, sejam adotadas as providências imediatas e adequadas para minimizar os efeitos das descargas;

(Fls. 15 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

III - para combater casos específicos de poluição, visando a minimizar os danos e desde que com o conhecimento e aprovação dos órgãos competentes;

IV - para fins de pesquisa, desde que atendidas cumulativamente as seguintes exigências:

a) a descarga for autorizada pelo órgão competente, após análise do programa de pesquisa, que será previamente submetido à apreciação do órgão ambiental competente;

b) estiverem presentes representantes dos órgãos competentes;

c) for realizada fora de área ecologicamente sensível e se o responsável pela descarga tiver no local equipamentos especializados em número e qualidade, já testados e aprovados pelo órgão federal de meio ambiente para efetuar a contenção e a remoção completa da substância nociva após a descarga.

Art. 26. O órgão competente poderá credenciar empresas, organismos ou entidades para a realização do controle e para a certificação do disposto nos arts. 20, 21 e 22 desta Lei, de acordo com os critérios de habilitação e qualificação a serem estabelecidos no regulamento desta Lei.

Capítulo V
DA POLUIÇÃO POR LIXO

Art. 27. A disposição final do lixo em águas sob jurisdição nacional estará sujeita às condições estabelecidas nesta Lei.

Art. 28. É proibido o lançamento de lixo em águas marítimas sob jurisdição nacional, exceto se observadas as seguintes condições:

I - não ocorra dentro dos limites de Áreas Ecologicamente Sensíveis;

II - o lançamento de cobros e materiais de forro e empacotamento que flutuem ocorra a uma distância mínima de 25 milhas náuticas da terra mais próxima;

III - o lançamento de sobras de alimentos e todos os outros tipos de lixo, incluindo produtos de papel, trapo, vidro, metal, garrafa, louça e refugos similares ocorra a uma distância mínima de doze milhas náuticas da terra mais próxima.

§ 1º A disposição final do lixo de que tratam os incisos II e III deste artigo, somente será permitida se as instalações portuárias não dispuserem de sistemas de tratamento; inexistindo este

(Fls. 16 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

sistema, o lixo deverá ser pulverizado ou triturado, de modo a passar através de uma tela com orifícios de no máximo 25 milímetros.

§ 2º Aos infratores ao disposto neste artigo serão aplicadas as seguintes penalidades:

inciso I - penalidade Grupo 1;

incisos II e III - penalidades Grupo 3.

Art. 29. É proibido o lançamento nas águas sob jurisdição nacional de todos os tipos de plásticos, incluindo cabos sintéticos, redes sintéticas de pesca e sacos plásticos.

Parágrafo único. Aos infratores do disposto neste artigo serão aplicadas as penalidades do Grupo 2.

Art. 30. Nas águas interiores, o lixo somente poderá ser descarregado em instalações de recebimento.

Parágrafo único. Aos infratores do disposto neste artigo serão aplicadas as penalidades do Grupo 2.

Art. 31. É proibido o lançamento de lixo pelas plataformas, fixas ou flutuantes, e navios de apoio empenhados na exploração, utilização e processamentos associados dos recursos minerais do fundo do mar.

§ 1º Será permitido o lançamento ao mar de restos de comida provenientes das plataformas situadas a mais de doze milhas náuticas da terra mais próxima, e dos seus navios de apoio até o limite de quinhentos metros, desde que esse lixo seja pulverizado ou triturado e possa passar através de uma tela com orifícios de, no máximo, 25 milímetros.

§ 2º Aos infratores do disposto neste artigo serão aplicadas as penalidades do Grupo 3.

Art. 32. Não será considerada violação ao disposto neste Capítulo, mantidas as obrigações de minimização dos efeitos, reparação dos danos e recuperação do meio ambiente, o lançamento de lixo efetuado em qualquer das seguintes situações:

I - para a salvaguarda da vida humana no mar ou a segurança do navio;

II - na ocorrência de vazamento do lixo oriundo de avaria no navio, desde que não decorrente de culpa e que tenham sido tomadas todas as precauções, antes e após a avaria, com o fim de evitar ou tornar mínimo o vazamento;

III - por perda de redes sintéticas de pesca ou material,

(Fls. 17 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

próprio para o reparo de tais redes, desde que não seja decorrente de culpa e tenham sido tomadas as precauções para evitar tal perda.

Art. 33. A disposição final de qualquer lixo contaminado com substâncias nocivas deverá obedecer às disposições estabelecidas nos Capítulos III e IV desta Lei.

Capítulo VI
DAS AÇÕES PREVENTIVAS E CORRETIVAS

Art. 34. Os navios, plataformas e suas instalações de apoio, nacionais e estrangeiros, deverão obedecer aos requisitos de prevenção e controle da poluição estabelecidos pelos órgãos competentes.

Parágrafo único. O não cumprimento do disposto neste artigo, sujeitará os infratores às penalidades do Grupo 2.

Art. 35. Os portos e terminais deverão elaborar normas de procedimento interno para o gerenciamento de riscos de poluição, bem assim a disposição final dos resíduos por eles gerados provenientes das atividades de movimentação e armazenamento de substâncias nocivas, devidamente aprovadas pelo órgão estadual de meio ambiente, em conformidade com o estabelecido pelo órgão federal de meio ambiente.

Art. 36. Os portos, terminais, plataformas e suas instalações de apoio deverão possuir planos de ação de emergência para combate a poluição por óleo e substâncias nocivas.

Parágrafo único. O não cumprimento do disposto neste artigo, sujeitará os infratores às penalidades do Grupo 2.

§ 1º No caso de áreas com várias instalações, deverão ser elaborados planos de ação de emergência individuais e um plano coletivo que cubra toda a área sujeita a risco de poluição.

§ 2º As condições, prazos e requisitos para implementação dos planos de ação de emergência referidos neste artigo deverão ser definidos pelos órgãos estaduais de meio ambiente, em conformidade com as normas e termos de referência estabelecidos pelo órgão federal de meio ambiente, em articulação com o órgão de defesa civil com jurisdição sobre a área.

Art. 37. Os órgãos estaduais de meio ambiente elaborarão seus planos de contingência, integrando os planos de ação de emergência individuais e coletivos, em articulação com os planos de contingência regional e nacional.

Art. 38. O órgão federal de meio ambiente, em articulação com o órgão federal da defesa civil, e os órgãos estaduais de meio ambiente, em colaboração com os ministérios envolvidos, deverão manter planos de contingência para atender, em níveis regional e nacio-

(Fls. 18 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

nal, os casos de combate à poluição dos recursos hídricos por óleo e substâncias nocivas.

§ 1º Os planos de contingência, regional e nacional, serão ativados nas seguintes circunstâncias:

a) poluição cuja dimensão transcenda a capacidade local para combatê-la;

b) mediante solicitação do órgão estadual de meio ambiente;

c) no caso de omissão dos responsáveis pela execução do plano de ação de emergência;

d) em decorrência de quaisquer outros fatos relevantes que, a critério dos órgãos envolvidos, requeiram ação imediata e eficaz.

§ 2º Os planos de contingência previstos neste artigo deverão ser integrados aos planos de ação de emergência.

Art. 39. Qualquer incidente deverá ser comunicado imediatamente, pelo comandante do navio ou pelos responsáveis pelas plataformas e suas instalações de apoio, ao órgão competente, independentemente das medidas desencadeadas para seu controle.

§ 1º O descumprimento do disposto no **caput** sujeitará os infratores às penalidades do Grupo 3.

§ 2º Caberá ao órgão competente comunicar a ocorrência ao órgão estadual de meio ambiente, com jurisdição na área envolvida, bem assim ao órgão federal de meio ambiente.

§ 3º Caberá aos órgãos de meio ambiente o acionamento dos planos de ação de emergência e de contingência, em nível estadual e federal, respectivamente.

§ 4º Caberá à autoridade ambiental competente a adoção de medidas necessárias, em caso de omissão ou inadequação dos procedimentos adotados pelos responsáveis pela poluição.

Art. 40. Os incidentes ocorridos nas instalações portuárias e terminais deverão ser imediatamente comunicados pelos seus responsáveis aos órgão estadual e federal de meio ambiente, bem assim à autoridade administrativa competente com jurisdição na área, independentemente das medidas desencadeadas para seu controle.

§ 1º Caberá aos órgãos de meio ambiente o acionamento dos planos de ação de emergência e de contingência, em nível estadual e federal, respectivamente.

§ 2º Caberá à autoridade ambiental competente a adoção das medidas necessárias, em caso de omissão ou inadequação dos procedi-

(Fls. 19 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

mentos adotados pelos responsáveis pela poluição.

Art. 41. Deverão ser providas instalações ou meios de recebimento e tratamento de resíduos de substância nocivas em portos e terminais em que forem consideradas necessárias, de modo a satisfazer os requisitos de controle da qualidade ambiental, conforme a legislação em vigor.

§ 1º Caberá ao órgão federal de meio ambiente, em articulação com os ministérios envolvidos e órgãos estaduais de meio ambiente, coordenar os trabalhos relativos à definição de prioridades para a implantação de instalação de recebimento e tratamento.

§ 2º As instalações para recebimento e tratamento de substâncias nocivas poderá ser exigida nos estaleiros, marinas, iates-clubes e locais similares, pelo órgão estadual de meio ambiente.

Art. 42. Os navios, enquadrados na CLC/69, deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente, nela especificados, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional.

Parágrafo único. O órgão competente exigirá a apresentação do certificado ou da garantia financeira equivalente, emitindo o referido certificado, quando necessário.

Capítulo VII
DAS PENALIDADES

Art. 43. Respondem solidária ou isoladamente pelas infrações ao disposto nesta Lei:

I - o proprietário do navio ou quem legalmente o represente;

II - o armador ou operador do navio, caso o mesmo não esteja sendo armado ou operado pelo proprietário;

III - o comandante do navio ou equivalente, ou seu tripulante, ou ambos;

IV - a pessoa física ou jurídica que legalmente represente o porto, o terminal, a plataforma e suas instalações de apoio, bem como as marinas, os estaleiros e iates-clubes.

Parágrafo único. O pagamento de multa não isentará o responsável das sanções administrativas e penais previstas na legislação em vigor, bem como da responsabilidade civil para ressarcimento de perdas e danos.

Art. 44. O infrator será isento de multa se provar que a infração cometida foi decorrente de:

I - ato de guerra, de hostilidade, de comoção de insurreição ou de um fenômeno natural de caráter excepcional, imprevisível ou irresistível;

II - ato ou omissão praticado por terceiros com intenção de produzir dano.

Art. 45. A reincidência de qualquer infração prevista nesta Lei, no período de dois anos, sujeitará o infrator ao dobro do valor da multa correspondente.

Parágrafo único. A reincidência será caracterizada quando provocada pela mesma fonte poluidora, desde que definitivamente julgada procedente a infração anterior.

Art. 46. Será considerada agravante a falta de comunicação à autoridade competente de qualquer descarga envolvendo óleo ou substâncias nocivas, bem assim o descumprimento de quaisquer normas e procedimentos estabelecidos nesta Lei, pelo que a multa será aplicada em dobro.

Art. 47. Será considerada atenuante a adoção de medidas mitigadoras e compensatórias, com relação à poluição causada, desde que aceitas pela autoridade ambiental competente, podendo ser aplicado o benefício da redução da multa em até cinqüenta por cento de seu valor.

Parágrafo único. As circunstâncias atenuantes não serão consideradas em casos de reincidência.

Capítulo VIII
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 48. O disposto nesta Lei aplica-se aos navios, plataformas e suas instalações de apoio, portos e terminais em águas sob jurisdição nacional, bem como às marinas, estaleiros ou iates-clubes.

Art. 49. As pessoas físicas e jurídicas, prestadoras de serviços técnicos na área de prevenção e combate à poluição, ou locadoras de equipamentos e materiais, deverão obter prévio credenciamento junto ao órgão federal de meio ambiente, além da obrigação do atendimento às demais exigências legais para seu funcionamento regular.

§ 1º Caberá ao CONAMA estabelecer os critérios para o credenciamento de que trata este artigo, que não exclui a obrigatoriedade do cumprimento das demais exigências legais.

§ 2º No caso de emergência ou da ausência ou insuficiência de meios, caberá à autoridade ambiental competente autorizar ou mobilizar os recursos necessários, em níveis nacional e internacional,

COMISSÕES PERMANENTES
21

(Fls. 21 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

para o controle, combate e minimização dos danos decorrentes de poluição.

Art. 50. O proprietário ou representante legal da plataforma, do porto ou terminal e suas instalações de apoio, ou do navio responsável pela descarga de óleo ou substância nociva será obrigado a ressarcir, além das despesas efetuadas para o controle e combate da poluição, outras despesas correspondentes à recuperação da área degradada, as perdas e danos pertinentes, independentemente da multa cabível.

§ 1º No caso de poluição por óleo ou misturas oleosas, os navios não possuidores do certificado exigido pela CLC/69 só serão liberados após depositarem caução suficiente, como garantia do pagamento das despesas e demais encargos previstos no presente artigo.

§ 2º No caso de poluição por substâncias nocivas, os navios só serão liberados após depositarem caução suficiente como garantia para pagamento das despesas previstas no presente artigo.

Art. 51. A fiscalização do cumprimento da presente Lei ficará a cargo:

I - do órgão federal competente, quando se tratar de navios, plataformas e suas instalações de apoio;

II - do órgão de meio ambiente com jurisdição sobre a área, nos demais casos.

Art. 52. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 dias a contar da data de sua publicação.

Art. 53. A designação de regiões das águas sob jurisdição nacional, como Áreas Ecologicamente Sensíveis, será feita pelo órgão de meio ambiente competente, devendo estas informações constar das Cartas Náuticas Nacionais.

Art. 54. O alijamento de substâncias não tratadas nesta Lei, em águas brasileiras, obedecerá às condições previstas na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias de 1972, promulgada pelo Decreto nº 87.566, de 16 de setembro de 1982, e suas alterações.

Art. 55. Os valores correspondentes às penalidades dos Grupos 1, 2, 3, 4 e 5 de que trata esta Lei serão definidas em ato do Poder Executivo e sua atualização será feita pelos mesmos índices aplicáveis aos tributos federais.

Art. 56. A receita proveniente da aplicação das multas previstas nesta Lei será destinada ao órgão responsável pela aplicação das penalidades.

(Fls. 22 do projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional).

Parágrafo único. A receita de que trata este artigo será aplicada especificamente nas atividades de prevenção e controle da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional.

Art. 57. Esta Lei entra em vigor no prazo de trinta dias a partir da data da sua publicação.

Art. 58. Revogam-se a Lei nº 5.357, de 17 de novembro de 1967, os arts. 38 e 59 do Decreto-Lei nº 221, de 28 de fevereiro de 1967, e o § 4º do art. 14 da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.

Brasília,

COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES
CD - SETAES
923/86

DECRETO N.º 79.437 — DE 28 DE MARÇO DE 1977

PROMULGA A CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO, 1969 (1)

O Presidente da República, havendo o Congresso Nacional aprovado pelo Decreto Legislativo n.º 74, de 30 de setembro de 1976, a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, concluída em Bruxelas, a 29 de novembro de 1969;

E havendo a referida Convenção entrado em vigor, para o Brasil, em 17 de março de 1977, nos termos de seu artigo XV; decreta:

Que a Convenção, apensa por cópia ao presente Decreto, seja executada e cumprida tão inteiramente como nela se contém.

CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO, 1969

Os Estados Partes da presente Convenção,

Conscientes dos riscos de poluição criados pelo transporte Marítimo Internacional de óleo a granel,

Convencidos da necessidade de garantir uma indenização adequada às pessoas que venham a sofrer danos causados por poluição resultante de fugas ou descargas de óleo proveniente de navios,

Desejosos de adotar regras e procedimentos uniformes num plano internacional para definir as questões de responsabilidade e garantir, em tais ocasiões, uma reparação eqüitativa,

Concordam no que se segue:

Art. 1.º — Para os fins da presente Convenção:

1 — "Navio" significa toda embarcação marítima ou engenho marítimo flutuante, qualquer que seja o tipo, que transporte efetivamente óleo a granel como carga.

2 — "Pessoa" significa toda pessoa física ou jurídica de direito público ou de direito privado incluindo um Estado e suas subdivisões políticas constitucionais.

3 — "Proprietário" significa a pessoa ou pessoas registradas como proprietário do navio, ou em falta de matrícula, a pessoa ou pessoas que têm o navio por propriedade. Todavia, nos casos de um navio de propriedade de um Estado e operado por uma companhia que, nesse Estado, é registrada como operadora do navio, o termo "proprietário" designa essa companhia.

4 — "Estado de registro de navio" significa, em relação aos navios registrados, o Estado no qual o navio tiver sido registrado e, com relação aos navios não registrados, o Estado cuja bandeira o navio arvora.

5 — "Óleo" significa qualquer óleo persistente, tais como petróleo bruto, óleo combustível, óleo diesel pesado, óleo lubrificante e óleo de baleia, quer transportado a bordo de um navio como carga ou nos tanques de um navio, quer nos tanques de combustível desse navio.

6 — "Dano por Poluição" significa perda ou dano, causados fora do navio transportador de óleo, por contaminação resultante de um derrame ou descarga de óleo do navio onde quer que possa ocorrer esse derrame ou des-

COMISSÃO DE COMISSÕES PERMANENTES
CD - SETAIS

carga, e incluí o custo das despesas com medidas preventivas e outras perdas ou danos causados por essas medidas preventivas.

7 — "Medidas Preventivas" significa quaisquer medidas, razoáveis, tomadas por qualquer pessoa após ter ocorrido um incidente, visando prevenir ou minimizar o dano causado pela poluição.

8 — "Incidente" significa todo fato ou conjunto de fatos que têm a mesma origem e que resultem em danos por poluição.

9 — "Organização" significa a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental.

Art. 2.º — A presente Convenção será aplicada, exclusivamente, aos danos causados no território, incluindo o mar territorial de um Estado Contratante e às medidas preventivas tomadas para evitar ou minimizar tais danos.

Art. 3.º — 1 — Salvo o disposto nos parágrafos 2.º e 3.º deste artigo o proprietário do navio no momento do incidente, ou se o incidente consiste de uma sucessão de fatos, no momento do primeiro fato, será responsável por qualquer dano por poluição causado por óleo que tenha sido derramado ou descarregado de seu navio como resultado do incidente.

2 — O proprietário não será o responsável por dano de poluição se provar que o dano:

a) resultou de um ato de guerra, de hostilidade, de uma guerra civil, de uma insurreição ou de um fenômeno natural de caráter excepcional, inevitável e irresistível, ou

b) resultou totalmente de um ato ou omissão praticado por um terceiro com intenção de produzir danos, ou

c) resultou integralmente de negligência ou de ato prejudicial de um Governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção de faróis ou de outros auxílios à navegação, no exercício dessa função.

3 — Se o proprietário provar que o dano por poluição em sua totalidade ou em parte, seja de um ato ou omissão feito com intenção de causar danos, pela pessoa que sofreu esses danos ou de negligência dessa pessoa, o proprietário pode ser desobrigado em todo ou em parte de sua responsabilidade para com a citada pessoa.

4 — Nenhum pedido de indenização por danos por poluição poderá ser formalizado contra o proprietário de outro modo que não seja baseado na presente Convenção. Nenhum pedido de indenização, que não seja fundamentado na presente Convenção, poderá ser feito contra Prepostos ou Agentes do proprietário.

5 — Nenhuma disposição da presente Convenção deverá prejudicar o direito de regresso do proprietário contra terceiros.

Art. 4.º — Quando os derrames ou descargas de óleo se dão em mais de um navio e daí resultam danos por poluição, os proprietários de todos os navios envolvidos serão, a não ser que exonerados de acordo com o artigo 3.º, solidariamente, responsáveis pela totalidade dos danos que não possam ser razoavelmente divisíveis.

Art. 5.º — 1 — O proprietário de um navio tem o direito de limitar sua responsabilidade, nos termos da presente Convenção em relação a um acidente, a um montante total de 2.000 francos por tonelada da tonelagem do navio.

Todavia esse montante total em nenhum caso poderá exceder a 210 milhões de francos

2 — Se o incidente tiver sido produzido por uma falta pessoal do proprietário, esse não poderá se beneficiar da limitação prevista no parágrafo 1.º do presente artigo.

3 — Para aproveitar o benefício da limitação estipulada no parágrafo 1.º deste artigo o proprietário deverá constituir um fundo, cuja soma total representa o limite de sua responsabilidade, junto ao Tribunal ou qualquer outra autoridade competente de qualquer um dos Estados Contratantes, no qual a ação judicial foi iniciada com fundamento do artigo 9.º.

O fundo pode ser constituído quer por depósito da soma ou por apresentação de uma garantia bancária ou ainda por qualquer outra garantia que seja aceitável pela Legislação do Estado Contratante em que for constituído e que seja considerado adequado pelo Tribunal ou por qualquer outra autoridade competente.

4 — O fundo será distribuído entre os reclamantes proporcionalmente aos montantes das reivindicações estabelecidas.

5 — Se, antes da distribuição do fundo, o proprietário ou qualquer de seus prepostos ou seus Agentes ou qualquer outra pessoa que tenha fornecido o seguro ou outra garantia financeira tiver, como resultado de um incidente pago uma indenização por danos por poluição, deverá, com relação à quantia que tiver pago, adquirir por sub-rogação os direitos que a pessoa assim compensada poderia ter gozado de acordo com esta Convenção.

6 — O direito de sub-rogação estabelecido no parágrafo 5.º do presente artigo pode também ser exercido por outra pessoa que não as ali mencionadas, no que concerne a qualquer quantia da compensação por danos de poluição que poderia ter pago, com a ressalva de que tal sub-rogação é permitida pela Legislação Nacional aplicável.

7 — Quando o proprietário ou qualquer outra pessoa estabelece que poderá ser compelido a pagar, posteriormente, no todo ou em parte, uma quantia de compensação para a qual tal pessoa poderia ter gozado um direito de sub-rogação em virtude dos parágrafos 5.º ou 6.º do presente artigo, se a indenização tivesse sido paga antes da distribuição do fundo, o Tribunal ou outra autoridade competente do Estado onde o fundo for constituído, pode ordenar que uma quantia suficiente seja provisoriamente reservada para permitir ao interessado fazer valer, posteriormente, sua reclamação contra o fundo.

8 — As reclamações relativas às despesas razoavelmente realizadas ou os sacrifícios feitos voluntariamente pelo proprietário com o fim de evitar ou minimizar os danos de poluição figurarão em igualdade com outras reclamações contra o fundo.

9 — O franco mencionado neste artigo é uma unidade constituída por sessenta e cinco miligramas e meio de ouro ao título de novecentos milésimos de pureza.

O montante mencionado no parágrafo 1.º do presente artigo será convertido na moeda nacional do Estado no qual o fundo deve ser constituído; a conversão será efetuada de acordo com o valor oficial dessa moeda em relação à unidade acima definida, na data da constituição do fundo.

10 — Para os fins do presente artigo entende-se por tonelagem do navio a tonelagem líquida de arqueação acrescida do volume que, em virtude os espaços ocupados pela praça de máquinas, tenha sido deduzido da tonelagem bruta de arqueação para determinar a tonelagem líquida de arqueação.

No caso de um navio cuja tonelagem não possa ser medida pelas regras normais, deverá ela ser considerada como sendo 40% do peso em toneladas de 2.240 libras de óleo que o navio for capaz de transportar.

11 — O Segurador ou outra pessoa que prove a garantia financeira será autorizada a constituir um fundo de acordo com o presente artigo nas mesmas condições e com os mesmos efeitos como se o mesmo fosse constituído pelo proprietário.

Tal fundo pode ser constituído mesmo no caso de falta pessoal do proprietário mas, a constituição do mesmo não prejudicará os direitos dos reclamantes contra o proprietário do navio.

Art. 6.º — 1 — Quando, após o incidente, o proprietário, de acordo com o artigo 5.º constituiu um fundo e está habilitado a limitar sua responsabilidade:

a) nenhum direito à indenização por danos por poluição resultante do incidente poderá ser exercido sobre outros bens do proprietário;

b) o Tribunal ou outra autoridade competente de qualquer Estado Contratante deverá ordenar a liberação do navio ou qualquer outro bem pertencente ao proprietário que tenha sido arrestado em seguida à ação de reparação por danos por poluição causados pelo mesmo incidente e, do mesmo modo, deverá liberar qualquer caução ou outra garantia depositada para evitar tal penhora.

2 — As disposições precedentes só se aplicam, todavia, se o autor da demanda tiver acesso ao Tribunal que controla o fundo e se o fundo puder ser efetivamente utilizado para cobrir a demanda.

Art. 7.º — 1 — O proprietário de um navio registrado em um Estado Contratante e que transporte mais de 2.000 toneladas de óleo a granel como carga deverá fazer um seguro ou outra garantia financeira, tal como caução bancária ou certificado emitido por um fundo internacional de indenização, num montante fixado pela aplicação dos limites de responsabilidade previstos no artigo 5.º, parágrafo 1.º, com o fim de cobrir sua responsabilidade por danos por poluição, conforme as disposições da presente Convenção.

2 — Deverá ser emitido para cada navio um certificado que ateste que um seguro ou garantia é válida de acordo com as disposições da presente Convenção.

Será emitido ou visado pela autoridade competente do Estado de registro o qual deve se assegurar de que o navio satisfaz as disposições do parágrafo do presente artigo.

O certificado deverá ser feito de acordo com o modelo anexo e conter as seguintes informações:

a) nome do navio e porto de registro;

b) nome e local do principal estabelecimento do proprietário;

c) tipo de garantia;

d) nome e local do principal estabelecimento do Segurador ou de outra pessoa que dê a garantia e, se a ocasião se apresentar, o local do estabelecimento em que foi subscrito o Seguro ou a Garantia;

e) o período de validade do certificado, o qual não poderá exceder o do Seguro ou da Garantia.

3 — O certificado deverá ser emitido na língua ou línguas oficiais do Estado que o emite. Se a língua utilizada não for o inglês ou francês, o texto deverá conter uma tradução numa dessas línguas.

4 — O certificado deverá se achar a bordo do navio e uma cópia devera ser depositada junto à autoridade que possui o registro de matrícula do navio.

5 — Um seguro ou outra garantia financeira não satisfará as disposições do presente artigo se seus efeitos cessarem por razões outras que não seja o término do período de validade indicado no certificado na aplicação do § 2.º do presente artigo, antes de expirar o prazo de três meses a contar da data em que um aviso prévio tenha sido dado à autoridade citada no § 4.º do presente artigo, a menos que o certificado não tenha sido restituído a essa autoridade ou que um novo certificado válido não tenha sido emitido antes do fim desse prazo.

As disposições precedentes se aplicam do mesmo modo a qualquer modificação do seguro ou garantia financeira que não mais satisfaçam as disposições do presente artigo.

6 — O Estado de registro deverá, sob ressalva das disposições do presente artigo, determinar as condições de emissão e validade do certificado.

7 — Os certificados emitidos ou visados sob a responsabilidade de um Estado Contratante serão reconhecidos pelos outros Estados Contratantes para todos os fins da presente Convenção, e serão considerados como tendo o mesmo valor dos certificados por eles mesmos emitidos ou visados.

Um Estado Contratante poderá, a qualquer momento, consultar um Estado de registro para troca de pontos de vista quanto à opinião dele a respeito de ser o Segurador ou Garantidor constante do Certificado, financeiramente incapaz de fazer face às obrigações impostas pela Convenção.

8 — Qualquer pedido de indenização por danos oriundos de poluição pode ser formalizado diretamente contra o Segurador ou a pessoa de onde emana a garantia financeira que cobre a responsabilidade do proprietário para com os danos por poluição. Em tal caso o demandado pode, tendo ocorrido ou não culpa pessoal do proprietário, beneficiar-se dos limites de responsabilidade prescritos no parágrafo 1.º do artigo V. O demandado pode, por outro lado, se prevalecer dos meios de defesa de que se valeria o proprietário, excetuados os postos em liquidação ou falência do proprietário. Além disso, o demandado pode se prevalecer do fato de serem os danos por poluição resultantes de uma falta intencional do próprio proprietário, mas não poderá se prevalecer de nenhum dos outros meios de defesa que pudessem ser invocados numa ação intentada pelo proprietário contra ele.

O demandado poderá, em todos os casos, obrigar o proprietário a ser chamado ao processo.

9 — Todo fundo constituído por um seguro ou outra garantia financeira de acordo com parágrafo 1.º do presente artigo será disponível exclusivamente para cobrir as indenizações devidas em virtude da presente Convenção.

10 — Um Estado Contratante não deve permitir que um navio que arvore a sua bandeira, ao qual se aplique este artigo, opere comercialmente sem possuir um certificado emitido de acordo com o parágrafo 2.º ou 12 deste artigo.

11 — Sob ressalva das disposições do presente artigo cada Estado Contratante deverá assegurar, de acordo com sua legislação nacional, que o seguro ou outra garantia financeira do parágrafo 1.º do presente artigo, cubra qualquer navio seja qual for o seu local de registro, que entre ou saia de seus portos ou que chegue ou deixe terminal oceânico localizado em seu mar territorial, caso transporte efetivamente mais de 2.000 toneladas de óleo a granel como carga.

12 — Se um navio que for propriedade do Estado, não estiver coberto por um seguro ou outra garantia financeira as disposições pertinentes do presente artigo a ele não se aplicam.

COMISSÕES PERMANENTES - CD
COORDENAÇÃO
25

Esse navio, todávia, deve possuir um certificado emitido pelas autoridades competentes do Estado de matrícula, atestando que ele é propriedade desse Estado e que sua responsabilidade está coberta dentro dos limites previstos no parágrafo 1.º do artigo V.

Esse certificado deverá seguir, tanto quanto possível, o modelo prescrito no parágrafo 2.º deste artigo.

Art. 8.º — Os direitos à indenização previstos pela presente Convenção prescreverão dentro de três anos após a data em que ocorrer o dano.

Contudo, em nenhum caso uma ação poderá ser proposta após 6 anos a partir da data do incidente que ocasionou o dano.

Quando o incidente consistir de uma série de ocorrências, o período de 6 anos deverá ser contado a partir da data da primeira das ocorrências.

Art. 9.º — 1 — Quando um incidente tiver causado dano por poluição num território, incluindo o mar territorial de um ou mais Estados Contratantes, ou quando em tal território, incluindo o mar territorial, foram tomadas medidas preventivas para evitar ou minimizar o dano pela poluição, as ações para indenização somente poderão ser impetradas nos tribunais desse ou desses Estados Contratantes.

A existência de tais ações deverá ser comunicada dentro de um prazo razoável, ao demandado.

2 — Cada Estado Contratante deverá se assegurar de que seus tribunais são competentes para conhecer tais ações de indenização.

3 — Após a constituição do fundo de acordo com as disposições do artigo V, os tribunais do Estado onde o fundo for constituído serão os únicos competentes para doutrinar sobre todas as questões de partilha e de distribuição do fundo.

Art. 10 — 1 — Todo julgamento de um tribunal competente, em virtude do artigo 9.º, que é executável no Estado de origem onde não possa mais ser objeto de um recurso ordinário, será reconhecido em qualquer outro Estado Contratante, exceto:

a) se o julgamento tiver sido obtido fraudulentamente;

b) se o demandado não tiver sido advertido em tempo razoável e não tiver tido plena oportunidade de apresentar sua defesa.

2 — Todo julgamento que for reconhecido em virtude do parágrafo primeiro do presente artigo, será executável em cada Estado Contratante desde que as formalidades exigidas no citado Estado tenham sido satisfeitas.

Essas formalidades não permitirão, quanto ao mérito, a reabertura do caso.

Art. 11 — 1 — As disposições da presente Convenção não se aplicam aos navios de guerra ou a outros navios pertencentes a um Estado ou explorados por ele e utilizados, na época considerada, somente em serviço não comercial do Estado.

2 — No que concerne aos navios pertencentes a um Estado Contratante e utilizados para fins comerciais, cada Estado será passível de sofrer demandas face às jurisdições apontadas no artigo 9.º e deverá renunciar a quaisquer defesas de que poderia se prevalecer em sua qualidade de Estado soberano.

Art. 12 — A presente Convenção substitui as Convenções Internacionais que, na data em que for aberta à assinatura estejam em vigor ou abertas à assinatura, à ratificação ou à adesão, mas somente na medida em que essas Convenções estejam em conflito com esta, contudo, nada neste artigo afeta as obrigações dos Estados Contratantes para com os não Contratantes face a tais Convenções Internacionais.

Art. 13 — 1 — A presente Convenção permanecerá aberta à assinatura até 31 de dezembro de 1970 e, em seguida, permanecerá aberta à adesão.

2 — Os Estados membros da Organização das Nações Unidas, de qualquer de suas Agências Especializadas, da Agência Internacional de Energia Atômica ou que sejam partes do Estatuto da Corte Internacional de Justiça podem tornar-se Partes da presente Convenção por:

a) assinatura sem ressalva quanto à ratificação, adesão ou aprovação;

b) assinatura sob ressalva de ratificação, aceitação ou aprovação seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou

c) adesão.

Art. 14 — 1 — A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão se efetua pelo depósito de um instrumento, em boa e devida forma, junto ao Secretário-Geral da Organização.

2 — Todo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado após a entrada em vigor de uma emenda à presente Convenção com relação a todos os Estados já Partes da Convenção, ou após o cumprimento de todas as medidas para a entrada em vigor das emendas com relação aos citados Estados, é considerado como se aplicado à Convenção modificada pela emenda.

Art. 15 — 1 — A presente Convenção entra em vigor noventa dias após a data em que os Governos de oito Estados, cinco dos quais representem Estados tendo cada um pelo menos um milhão de toneladas brutas de arqueação em navio tanque a tenham assinado sem reservas quanto à ratificação, aceitação ou aprovação ou tenham depositado instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão junto ao Secretário-Geral da Organização.

2 — Para cada Estado que ratifique, aceite, aprove ou adira posteriormente à Convenção, ela entrará em vigor noventa dias após o depósito por esse Estado do instrumento apropriado.

Art. 16 — 1 — A presente Convenção pode ser denunciada por qualquer um dos Estados Contratantes a partir da data em que entre em vigor para ele.

2 — A denúncia será efetuada mediante o depósito do instrumento respectivo junto ao Secretário-Geral da Organização.

3 — A denúncia passará a ter efeito um ano após a data em que for depositado o respectivo instrumento junto ao Secretário-Geral da Organização ou ao se expirar um prazo mais longo que poderá ser especificado nesse instrumento.

Art. 17 — 1 — A Organização das Nações Unidas quando assume a responsabilidade de Administração de um território ou qualquer Estado Contratante encarregado de assegurar as relações internacionais de um território deverá consultar, o mais cedo possível, as autoridades competentes desse território ou tomar qualquer outra medida apropriada para lhe estender a aplicação da presente Convenção e poderá, a qualquer momento, por notificação escrita endereçada ao Secretário-Geral da Organização, dar conhecimento de que essa extensão teve lugar.

2 — A aplicação da presente Convenção será estendida ao território designado na notificação a partir da data do recebimento da mesma ou de outra data que será indicada.

3 — A Organização das Nações Unidas ou qualquer Estado Contratante que tenha feito uma declaração, baseada no parágrafo primeiro deste artigo, poderá, a qualquer momento, após a data em que a aplicação da Convenção tenha sido estendida a um território, dar a conhecer por meio de notificação escrita, endereçada ao Secretário-Geral da Organização, que a presente Convenção deixa de se aplicar ao território designado na notificação.

4 — Cessa a aplicação da presente Convenção ao território designado na notificação, um ano após a data de recebimento dessa notificação pelo Secretário-Geral da Organização ou após expirar um outro período mais longo que tenha sido especificado na notificação.

Art. 18 — 1 — A Organização pode convocar uma Conferência tendo por objetivo rever ou emendar a presente Convenção.

2 — A Organização convocará uma Conferência dos Estados Contratantes tendo por objetivo rever ou emendar a presente Convenção por solicitação de pelo menos um terço dos Estados Contratantes.

Art. 19 — 1 — A presente Convenção será depositada junto ao Secretário-Geral da Organização.

2 — O Secretário-Geral da Organização deverá:

a) informar a todos os Estados que tenham assinado ou aderido à Convenção sobre:

1) cada nova assinatura ou depósito de instrumento novo e a data em que tal fato se verificou;

2) o depósito de qualquer instrumento denunciado à presente Convenção e a data em que se verificou;

3) a extensão da presente Convenção a qualquer território em virtude do parágrafo 1.º do artigo 17 e a cessação dessa extensão em virtude do parágrafo 4.º do mesmo artigo, indicando em cada caso quando a extensão da presente Convenção teve início ou terá fim; e

b) transmitir cópias autenticadas da presente Convenção a todos os Estados signatários ou aos que a ela tenham aderido.

Art. 20 — Tão logo a presente Convenção entre em vigor, o Secretário-Geral da Organização deverá transmitir o texto ao Secretariado das Nações Unidas para registro e publicação, de acordo com o artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

Art. 21 — A presente Convenção é estabelecida num único exemplar, nas línguas inglesa e francesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Serão feitas traduções oficiais nas línguas russa e espanhola e depositadas junto ao original assinado.

Em fé do que os abaixo assinados, devidamente autorizados para este fim por seus Governos, assinam a presente Convenção.

Feito em Bruxelas, em 29 de novembro de 1969.

- - - -

26/

LEI N.º 5.357 — DE 17 DE NOVEMBRO DE 1967

ESTABELECE PENALIDADES PARA EMBARCAÇÕES E TERMINAIS MARÍTIMOS OU FLUVIAIS QUE LANÇAREM DETRITOS OU ÓLEO EM ÁGUAS BRASILEIRAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS (6)

Art. 1.º — As embarcações ou terminais marítimos ou fluviais de qualquer natureza, estrangeiros ou nacionais, que lançarem detritos ou óleo nas águas que se encontrem dentro de uma faixa de 6 (seis) milhas marítimas do litoral brasileiro, ou nos rios, lagos e outros tratos de água ficarão sujeitos às seguintes penalidades:

a) as embarcações, à multa de 2% (dois por cento) do maior salário-mínimo vigente no território nacional, por tonelada de arqueação ou fração;

b) os terminais marítimos ou fluviais, à multa de 200 (duzentas) vezes o maior salário-mínimo vigente no território nacional.

Parágrafo único — Em caso de reincidência a multa será aplicada em dobro.

Art. 2.º — A fiscalização desta lei fica a cargo da Diretoria de Portos e Costas do Ministério da Marinha, em estreita cooperação com os diversos órgãos federais ou estaduais interessados.

Art. 3.º — A aplicação da penalidade prevista no art. 1.º e a contabilidade da receita dela decorrente far-se-ão de acordo com o estabelecido no Regulamento para as Capitanias de Portos.

Art. 4.º — A receita proveniente da aplicação desta lei será vinculada ao Fundo Naval, para cumprimento dos programas e manutenção dos serviços necessários à fiscalização da observância desta lei.

Art. 5.º — Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6.º — Revogam-se as disposições em contrário.

. . . . . .

. . . . . .

DECRETO-LEI N.º 221 — DE 28 DE FEVEREIRO DE 1967

DISPÕE SOBRE A PROTEÇÃO E ESTÍMULOS À PESCA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

. . . . . .

CAPÍTULO II — DA PESCA COMERCIAL

TÍTULO I — DAS EMBARCAÇÕES PESQUEIRAS

. . . . . .

Art. 38 — É proibido o lançamento de óleos e produtos oleosos nas águas determinadas pelo órgão competente em conformidade com as normas internacionais.

. . . . . .

CAPÍTULO VI — DAS INFRAÇÕES E DAS PENAS

. . . . . .

Art. 59 — A infração do art. 38 será punida com a multa de dois a dez salários-mínimos vigentes na Capital da República, dobrando-se na reincidência.

§ 1.º — Se a infração for cometida por imprudência, negligência, ou imperícia, deverá a embarcação ficar retida no porto até solução da pendência judicial ou administrativa.

§ 2.º — A responsabilidade do lançamento de óleos e produtos oleosos será do comandante da embarcação.

. . . . . .

. . . . . .

LEI N.º 6.938, DE 31 DE AGOSTO DE 1981

DISPÕE SOBRE A POLÍTICA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE, SEUS FINS E MECANISMOS DE FORMULAÇÃO E APLICAÇÃO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

. . . . . .

Art. 14 — Sem prejuízo das penalidades definidas pela legislação federal, estadual e municipal, o não cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção dos inconvenientes e danos causados pela degradação da qualidade ambiental sujeitará os transgressores:

I — à multa simples ou diária, nos valores correspondentes, no mínimo, a 10 (dez) e, no máximo, a 1.000 (mil) Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional — ORTNs, agravada em casos de reincidência específica, conforme dispuser o regulamento, vedada a sua cobrança pela União se já tiver sido aplicada pelo Estado, Distrito Federal, Territórios ou pelos Municípios.

II — à perda ou restrição de incentivos e benefícios fiscais concedidos pelo Poder Público;

III — à perda ou suspensão de participação em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito;

IV — à suspensão de sua atividade.

§ 1.º — Sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, é o poluidor obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. O Ministério Público da União e dos Estados terá legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal, por danos causados ao meio ambiente.

§ 2.º — No caso de omissão da autoridade estadual ou municipal, caberá ao Secretário do Meio Ambiente a aplicação das penalidades pecuniárias previstas neste artigo.

§ 3.º — Nos casos previstos nos incisos II e III deste artigo, o ato declaratório da perda, restrição ou suspensão será atribuição da autoridade administrativa ou financeira que concedeu os benefícios, incentivos ou financiamento, cumprindo resolução do CONAMA.

§ 4.º — Nos casos de poluição provocada pelo derramamento ou lançamento de detritos ou óleo em águas brasileiras, por embarcações e

. . . . . .

. . . . . .

COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES
27/

Mensagem nº 175

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do artigo 61 da Constituição Federal, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministro de Estado da Marinha e Secretário do Meio Ambiente da Presidência da República, o texto do projeto de lei que "Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional, e dá outras providências".

Brasília, 20 de maio de 1992.

Fernando Collor -

EM Nº 42/SEMAM-PR

Brasília, 20 de maio de 1992

Excelentíssimo Senhor Presidente da República

Encaminhamos a Vossa Excelência, anexo, o projeto de lei que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional.

Este trabalho é resultado das atividades do Grupo de Trabalho Interministerial criado pelo Decreto 99.349, de 26 de junho de 1990, constituído por representantes da Secretaria do Meio Ambiente, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis, dos Ministérios da Marinha, extinto MINFRA e Relações Exteriores que foi criado com o propósito específico de apresentar um diagnóstico da situação atual da poluição hídrica causada por óleo e outros poluentes, provenientes de embarcações, plataformas, portos, terminais e instalações de apoio assim como apresentar soluções no âmbito técnico, institucional e legal.

Nos últimos dez anos, observou-se, somente no litoral de São Paulo, o lançamento acidental de mais de 25.000 (vinte e cinco) mil toneladas de óleo e outras substâncias nocivas acarretando grandes prejuízos econômicos e, notadamente ambientais. Se considerarmos toda a extensão do País, o volume total de substâncias lançadas é de grande magnitude, indicando a ocorrência de grandes e graves danos aos ecossistemas litorâneos brasileiros.

Cabe ressaltar que dentro da sistemática de atuação adotada pelo Grupo de Trabalho foram consideradas as consultas formuladas a vários segmentos e especialistas na questão, em níveis estadual e federal, resultando em um Relatório que acompanha o projeto de lei, cujo conteúdo é abrangente no tocante à visão do problema, mas específico nas soluções propostas.

Da análise empreendida, observa-se que a redução da descarga de óleo e outros poluentes nos recursos hídricos nacionais depende muito mais da ação política em se determinar o cumprimento de regras estabelecidas nacional e internacionalmente do que obstáculos a nível tecnológico e de infra-estrutura.

Outro ponto observado, considerado de fundamental importância, é a existência de múltiplos órgãos para a execução da tarefa de fiscalização e a ausência de competência legal para a ação preventiva, fato este que se pretende corrigir com o proposto no projeto de lei ora encaminhado a Vossa Excelência como anexo ao referido Relatório.

São estas, Senhor Presidente, as razões da presente Exposição de Motivos que ora submetemos à consideração de Vossa Excelência.

Respeitosamente,

MÁRIO CÉSAR FLORES
Ministro de Estado da Marinha

JOSÉ GOLDEMBERG
Secretário do Meio Ambiente
Interino.

919/92

RECEBIDO NA COMISSÃO DE COMISSÕES PERMANENTES
20/5/92

Aviso nº 469 - AL/SG.

Brasília, 20 de maio de 1992.

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho a essa Secretaria a Mensagem do Excelentíssimo Senhor Presidente da República, acompanhada de Exposição de Motivos dos Senhores Ministro de Estado da Marinha e Secretário do Meio Ambiente da Presidência da República, relativa a projeto de lei que "Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo, substâncias nocivas e outros poluentes em águas sob jurisdição nacional, e dá outras providências".

Atenciosamente,

MARCOS COIMBRA
Secretário-Geral da
Presidência da República

PRIMEIRA SECRETARIA
Em 21 / 05 / 92 Ao Senhor
Secretário - Geral da Mesa.
Deputado INOCÊNCIO OLIVEIRA
P/ Primeiro Secretário

A Sua Excelência o Senhor
Deputado INOCÊNCIO OLIVEIRA
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados
BRASÍLIA-DF.