



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.260, DE 2005

(Do Sr. Carlos Willian)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de inspeção, tratamento e definição da água de lastro nos navios que utilizem os portos nacionais.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-5263/2005.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece os critérios a serem obedecidos para inspeção, tratamento e definição da água de lastro presente em navios nos portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio em águas sob jurisdição nacional.

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

I – Água de lastro: água coletada nas baías, estuários, rios e oceanos, destinada a facilitar a tarefa de carregar e descarregar um navio e garantir sua estabilidade;

II – Administração: Governo do Estado sob cuja autoridade o navio está operando;

III – Convenção: A MARPOL 73/78 (Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, alterada pelo Protocolo de 1978 relativo àquela Convenção);

IV – Organização: É a Organização Marítima Internacional (IMO).

V – Estados Membros: Estados que são Membros da Organização Marítima Internacional;

VI - Autoridade do Estado do Porto: Qualquer funcionário ou organização autorizada pelo Governo de um Estado do Porto a conduzir as diretrizes, ou a exigir o cumprimento das normas e regulamentos pertinentes à implementação de medidas de controle da navegação nacional e internacional. No Brasil, é o Representante Nacional, Regional ou Local da Autoridade Marítima.

VII – Tratamento: Processo ou método mecânico, físico, químico ou biológico, para matar, retirar ou tornar estéril os organismos nocivos, ou potencialmente nocivos, existentes na água utilizada como lastro.

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, serão inspecionadas todas as águas de lastro que estiverem sob jurisdição nacional:

Art. 4º Todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, disporá obrigatoriamente de instalações ou meios adequados para proceder à coleta e análise de amostras de água de lastro, observadas as normas e critérios estabelecidos pelo órgão sanitário ou ambiental competente.

§ 1º A definição das características das instalações e meios destinados à coleta e análise de amostras de água de lastro será feita mediante estudo técnico.

§ 2º O estudo técnico a que se refere o parágrafo anterior deverá levar em conta o porte, a intensidade da movimentação de navios e outras características do porto organizado, instalação portuária ou plataforma e suas instalações de apoio.

§ 3º A coleta de amostras seguirá orientação da autoridade de vigilância sanitária, devendo ser realizada tanto nos tanques de carga com água de lastro, quanto nos tanques de lastro.

Art. 5º Constitui infração, punida com multa diária, descumprir o disposto no art. 4º.

§ 1º O valor da multa de que trata o *caput* será fixado no regulamento desta Lei, sendo de, no mínimo, R\$ 500,00 (quinhentos reais) e, no máximo, R\$ 10.000,00 (dez mil reais).

§ 2º 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, em caso de danos ao meio ambiente, ou no Decreto-Lei 2.848, de 07 de dezembro de 1940, em caso de prejuízos à saúde pública, 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. 6º São responsáveis pelo cumprimento desta Lei:

I – a autoridade marítima

II – o órgão federal de meio ambiente

III – o órgão estadual de meio ambiente

IV – o órgão municipal de meio ambiente

Art. 7º Os portos organizados, as instalações portuárias e as plataformas já em operação terão o prazo de 365 dias para se adaptarem ao que dispõe o art. 4º.

Art. 8º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Estudos realizados em diversos países demonstraram que muitas espécies de bactérias, plantas e animais podem sobreviver, na água de lastro e nos sedimentos transportados pelos navios, mesmo após viagens com vários meses de duração. A posterior descarga dessa água de lastro e desses sedimentos nas águas dos Estados do Porto podem permitir o estabelecimento de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos, que podem representar uma ameaça à vida humana, aos animais e aos vegetais existentes no local, bem como ao meio ambiente marinho.

Embora tenham sido identificados outros meios responsáveis pela transferência de organismos entre áreas marítimas geograficamente afastadas, a água de lastro descarregada pelos navios parece estar entre os mais importantes.

a) A possibilidade da água de lastro descarregada causar males foi reconhecida não apenas pela Organização Marítima Internacional, mas também pela Organização Mundial de Saúde, que está preocupada com o papel desempenhado pela água de lastro, como meio propagador de bactérias causadoras de doenças epidêmicas.

b) Não se pretende que esta Proposição que seja uma solução definitiva para o problema. Ao invés disto, cada uma de suas partes deve ser vista como uma ferramenta que, se corretamente utilizada, ajudará a minimizar os riscos relacionados com a água de lastro descarregada. À medida em que forem surgindo avanços científicos e tecnológicos, as Diretrizes serão aprimoradas, para permitir que o risco seja enfrentado adequadamente. Enquanto isso, os Estados do Porto, os Estados da Bandeira e outras entidades que possam contribuir para atenuar este problema devem realizar, com o devido cuidado e diligência, um esforço no sentido de cumprir ao máximo estas Diretrizes.

c) A seleção dos métodos adequados para minimizar os riscos dependerá de diversos fatores, como o tipo, ou tipos, de organismos que estão sendo considerados, o nível de risco envolvido, a sua aceitabilidade ambiental, os custos econômicos e ecológicos envolvidos e a segurança dos navios, motivo pelo qual solicitamos o apoio indispensável à sua aprovação.

Sala das Sessões, em 24 de novembro de 2005.

Deputado **CARLOS WILLIAN**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º (VETADO)

Art. 2º Quem, de qualquer forma, concorre para a prática dos crimes previstos nesta Lei, incide nas penas a estes cominadas, na medida da sua culpabilidade, bem como o diretor, o administrador, o membro de conselho e de órgão técnico, o auditor, o gerente, o preposto ou mandatário de pessoa jurídica, que, sabendo da conduta criminoso de outrem, deixar de impedir a sua prática, quando podia agir para evitá-la.

.....
.....

DECRETO-LEI Nº 2.848, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940

Código Penal

PARTE GERAL

TÍTULO I
DA APLICAÇÃO DA LEI PENAL

ANTERIORIDADE DA LEI

Art. 1º Não há crime sem lei anterior que o defina. Não há pena sem prévia cominação legal.

** Artigo com redação determinada pela Lei nº 7.209, de 11 de julho de 1984.*

Lei penal no tempo

Art. 2º Ninguém pode ser punido por fato que lei posterior deixa de considerar crime, cessando em virtude dela a execução e os efeitos penais da sentença condenatória.

** Artigo, caput, com redação determinada pela Lei nº 7.209, de 11 de julho de 1984.*

Parágrafo único. A lei posterior, que de qualquer modo favorecer o agente, aplica-se aos fatos anteriores, ainda que decididos por sentença condenatória transitada em julgado.

** Parágrafo com redação determinada pela Lei nº 7.209, de 11 de julho de 1984.*

DECRETO Nº 2.508, DE 4 DE MARÇO DE 1998

Promulga o Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, seu Protocolo, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, suas Emendas de 1984 e seus Anexos Opcionais III, IV e V.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art.84, inciso VIII, da Constituição Federal,

CONSIDERANDO que a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios foi concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, e seu Protocolo foi concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978;

CONSIDERANDO que o Congresso Nacional aprovou os atos multilaterais em epígrafe, suas Emendas de 1984 e seus Anexos Opcionais III, IV e V, por meio do Decreto Legislativo nº 60, de 19 de abril de 1995;

CONSIDERANDO que o Governo brasileiro depositou o instrumento de ratificação da Convenção, de seu Protocolo, de suas Emendas e de seus Anexos Opcionais em 4 de janeiro de 1996, passando os mesmos a vigorar para o Brasil em 4 de abril de 1996;

DECRETA:

Art. 1º A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, o seu Protocolo, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, suas Emendas de 1984 e seus Anexos Opcionais III, IV e V serão executados e cumpridos tão inteiramente como neles se contém.

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

Brasília, em 4 de março de 1998; 177º da Independência e 110º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Luiz Felipe Lampreia

ANEXO AO DECRETO QUE PROMULGA A CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR NAVIOS DE 1973, SEU PROTOCOLO DE 1978, SUAS EMENDAS DE 1994 E SEUS ANEXOS OPCIONAIS III, IV E V.

Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios 1973

As Partes da Convenção,

Conscientes da necessidade de preservar, de um modo geral, o ambiente em que vive o homem e, em particular, o ambiente marinho.

Reconhecendo que despejos de óleo e de outras substâncias nocivas, ocorridos deliberadamente, por negligência ou acidentalmente, constituem uma séria fonte de poluição,

Reconhecendo também a importância da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição do Mar por Óleo, 1954, como sendo o primeiro instrumento multilateral a ser concluído tendo como principal objetivo a proteção do ambiente e apreciando a significativa contribuição que essa Convenção tem prestado à preservação do meio ambiente dos mares e costas contra poluição,

Desejando conseguir a completa eliminação da poluição intencional do ambiente marinho por óleo e outras substâncias nocivas e a minimização dos despejos acidentais de tais substâncias,

Considerando que este propósito pode melhor ser atingido pelo estabelecimento de Regras, que não se limitem à poluição por óleo, tendo um sentido universal,

Concordam em:

ARTIGO 1

Obrigações Gerais Estabelecidas pela Convenção

1. As Partes da Convenção comprometem-se a fazer vigorar as disposições da presente Convenção e dos Anexos que a ela digam respeito, a fim de evitar a poluição do ambiente marinho pelas descargas de substâncias nocivas ou efluentes contendo tais substâncias em violação desta Convenção.
2. A menos que seja expressamente estipulado de outra maneira, uma referência a presente Convenção constitui concomitantemente uma referência a seus Protocolos e aos Anexos.

ARTIGO 2

Definições

Para os propósitos da presente Convenção, salvo se for expressamente estipulado de outra maneira:

1. “Regras” significa as Regras contidas nos Anexos à presente Convenção.
2. “Substância nociva” significa qualquer substância que se despejada no mar, é capaz de gerar riscos para a saúde humana, danificar os recursos biológicos e a vida marinha, prejudicar as atividades marítimas recreativas ou interferir com outras utilizações legítimas do mar e inclui toda substância sujeita a controle pela presente Convenção.
3. a) “Descarga” em relação a substâncias nocivas ou efluentes contendo tais substâncias, significa quaisquer despejos provenientes de um navio e inclui qualquer escapamento, remoção, derramamento, vazamento, bombeamento, lançamento para fora ou esvaziamento.
- b) A “Descarga” não inclui:
 - i) lançamento no sentido da “Convenção sobre a Prevenção da Poluição Marinha por Lançamento de Detritos e outras Substâncias”, feita em Londres a 13 de novembro de 1972, ou de múltiplo estágio. Se for utilizado o método de múltiplo estágio, dê o arco vertical coberto pelas máquinas e o número de vezes que o arco é coberto por aquele estágio particular do programa.
- 3 - Se os programas dados no Manual de Operações e Equipamento não forem seguidos, então as razões devem ser dadas nas observações.
- 4 - Mangueiras manuais, lavagem por máquinas e/ou limpeza química. Quando for usada a limpeza química, deverão ser indicados os produtos químicos utilizados e sua quantidade.

Nome do navio

Número ou Letras Indicativos

Operações de Carga/Lastro (Petroleiros)*/Operações em

Compartimentos de Máquinas (Todos os Navios)*

Data	Código	Item	Registro	das
Letra		(Número)		Operações/Assinatura
do Oficial Encarregado				

Assinatura do Comandante

(*) Cancele como apropriado

FIM DO DOCUMENTO
