



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 1.804-A, DE 2009

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

MENSAGEM Nº 77/23009

AVISO Nº 79/2009 – C. Civil

Aprova o texto da Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Navios, adotada pela Organização Marítima Internacional, em Londres, em 05 de outubro de 2001; tendo pareceres: da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, pela aprovação (relator: DEP. ANTONIO CARLOS MENDES THAME); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. SÉRGIO BARRADAS CARNEIRO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

**MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL; E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)**

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto da Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Navios, adotada pela Organização Marítima Internacional, em Londres, em 05 de outubro de 2001.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à consideração do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão da referida Convenção, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do artigo 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

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

Sala da Comissão, em 09 de setembro de 2009.

Deputado **SEVERIANO ALVES**
Presidente

MENSAGEM N.º 77, DE 2009 (Do Poder Executivo)

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto da Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Navios, adotada pela Organização Marítima Internacional, em Londres, em 5 de outubro de 2001.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;

MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado, Interino, das Relações Exteriores, o texto da Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Navios, adotada pela Organização Marítima Internacional, em Londres, em 5 de outubro de 2001.

Brasília, 18 de fevereiro de 2009.

EM Nº 00370 MRE DMAE/DAI - PAIN - IMO

Brasília, 26 de setembro de 2008

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência o anexo texto da Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Navios, adotada pela Organização Marítima Internacional-IMO, em Londres, em 5 de outubro de 2001.

2. Em 12 de novembro de 2002, o Representante Permanente do Brasil junto à IMO assinou, na sede da Organização, a Convenção, sujeita à ratificação, demonstrando à Comunidade Marítima Internacional a intenção do governo brasileiro de internalizar, por lei nacional, aquele diploma legal.

3. A Convenção entrará em vigor, internacionalmente, em 17 de setembro de 2008, conforme divulgado pela Organização Marítima Internacional, por circular de 17 de setembro de 2007.

4. O Brasil, Estado-Parte da IMO, tem participado de todas as reuniões do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho(MEPC) da IMO, em que, entre seus assuntos prioritários, estão a adoção de medidas para prevenir e controlar a poluição causada pelos

navios e a ratificação, pelos Estados, das Convenções sobre poluição no meio ambiente marinho e no ar, que tenham como origem os meios flutuantes.

5. A Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Navios visa a não aplicação, nos navios, de compostos de organoestanhos que ajam como biocidas em sistemas antiincrustantes, evitando-se, assim, riscos graves de toxicidade e de outros impactos crônicos a organismos marinhos econômicos e ecologicamente importantes e, ainda, que a saúde humana possa ser prejudicada pelo consumo de frutos do mar assim afetados.

6. À luz do exposto e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Poder Legislativo, conforme prevê o inciso VIII do art. 84 da Constituição Federal, submeto a Vossa Excelência projeto de Mensagem ao Congresso Nacional, juntamente com cópias autenticadas da Convenção.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Samuel Pinheiro Guimaraes Neto

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL



CONFERÊNCIA INTERNACIONAL
SOBRE CONTROLE DE SISTEMAS
ANTIINCRUSTANTES DANOSOS
EM NAVIOS

AFS/CONF/26
18 de outubro de 2001
Original: INGLÊS

**ADOÇÃO DO ATO FINAL DA CONFERÊNCIA E OUTROS INSTRUMENTOS,
RECOMENDAÇÕES E RESOLUÇÕES RESULTANTES DO TRABALHO
DA CONFERÊNCIA**

**CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE CONTROLE DE SISTEMAS
ANTIINCRUSTANTES DANOSOS EM NAVIOS, 2001**

Texto adotado pela Conferência

1 Como resultado de suas deliberações, conforme registrado no Registro das Deliberações do Plenário (AFS/CONF/RD/2) e no Ato Final da Conferência (AFS/CONF/25), a Conferência adotou a Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Navios, 2001.

2 A supracitada Convenção, conforme adotada pela Conferência, está anexada a este documento.

ANEXO

CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE CONTROLE DE SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES DANOSOS EM NAVIOS, 2001

AS PARTES CONTRATANTES DESTA CONVENÇÃO,

OBSERVANDO que estudos científicos e pesquisas realizados por Governos e por organizações internacionais competentes demonstraram que certos sistemas antiincrustantes utilizados em navios acarretam um risco grave de toxicidade e de outros impactos crônicos a organismos marinhos econômica e ecologicamente importantes e, ainda, que a saúde humana pode ser prejudicada pelo consumo de frutos do mar assim afetados;

OBSERVANDO EM PARTICULAR a preocupação grave em relação a sistemas antiincrustantes que utilizam compostos de organoestanho como biocidas e convencidos de que a introdução de tais organoestanhos no meio ambiente deve ser gradativamente descontinuada;

RECORDANDO que o Capítulo 17 da Agenda 21, adotado pela Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento em 1992, conclama os Estados a tomarem medidas para reduzir a poluição causada por compostos de organoestanho utilizados em sistemas antiincrustantes;

RECORDANDO TAMBÉM que a resolução A.895(21), adotada pela Assembléia da Organização Marítima Internacional (IMO) no dia 25 de novembro de 1999, requer do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (MEPC) da Organização a elaboração, com urgência, de um instrumento jurídico global obrigatório para tratar dos efeitos danosos de sistemas antiincrustantes;

CONSCIENTES da abordagem preventiva estabelecida no Princípio 15 da Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento e mencionada na resolução MEPC. 67(37), adotada pelo MEPC em 15 de setembro de 1995;

RECONHECENDO a importância de proteger o meio ambiente marinho e a saúde humana contra os efeitos danosos de sistemas antiincrustantes;

RECONHECENDO TAMBÉM que o uso de sistemas antiincrustantes para prevenir o acúmulo de organismos na superfície de navios é de fundamental importância para a eficiência do comércio e da navegação e para impedir a disseminação de organismos aquáticos danosos e de agentes patogênicos;

RECONHECENDO AINDA a necessidade de continuar a desenvolver sistemas antiincrustantes eficazes e ambientalmente seguros e de promover a substituição de sistemas danosos por sistemas menos danosos, ou, de preferência, por sistemas não prejudiciais;

CONCORDARAM com o seguinte:

ARTIGO 1

Obrigações Gerais

- (1) Cada Parte desta Convenção se compromete a implementar totalmente suas disposições, com vistas a reduzir ou eliminar os efeitos adversos ao meio ambiente marinho e à saúde humana causados por sistemas antiincrustantes.
- (2) Os Anexos formam parte integral desta Convenção. Salvo disposição em contrário, toda referência a esta Convenção implica, ao mesmo tempo, uma referência aos seus anexos.
- (3) Nenhuma disposição desta Convenção deverá ser interpretada como impeditiva a um Estado tomar, individualmente ou em grupo, medidas mais severas para reduzir ou eliminar os efeitos adversos de sistemas antiincrustantes sobre o meio ambiente, desde que tais medidas estejam em conformidade com o direito internacional.
- (4) As Partes deverão esforçar-se para cooperar com a finalidade de implementação, conformidade e cumprimento efetivos desta Convenção.
- (5) As Partes comprometem-se a incentivar o desenvolvimento contínuo de sistemas antiincrustantes eficazes e ambientalmente seguros.

ARTIGO 2

Definições

Para os fins desta Convenção, salvo disposição em contrário:

- (1) “Administração” significa o Governo de um Estado sob cuja autoridade o navio opera. Em relação a um navio que tenha o direito de arvorar a bandeira de um Estado, a Administração é o Governo daquele Estado. Em relação a plataformas fixas ou flutuantes utilizadas na exploração e utilização do fundo do mar e seu subsolo adjacentes à costa sobre a qual o Estado costeiro exercita seus direitos de soberania para fins de exploração e utilização de seus recursos naturais, a Administração é o Governo do Estado costeiro pertinente.

- (2) “Sistema antiincrustante” significa uma camada, tinta, tratamento de superfície, superfície ou dispositivo utilizado em um navio para controlar ou impedir a incrustação de organismos indesejáveis.
- (3) “Comitê” significa o Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho da Organização.
- (4) “Arqueação bruta” significa a arqueação bruta calculada de acordo com as regras para medição de arqueação contidas no Anexo 1 da Convenção Internacional sobre Arqueação de Navios, 1969, ou qualquer Convenção sucessora.
- (5) “Viagem internacional” significa uma viagem de um navio, que tenha o direito de arvorar a bandeira de um Estado, de ou para um porto, estaleiro ou terminal ao largo da costa sob a jurisdição de outro Estado.
- (6) “Comprimento” significa o comprimento conforme definido na Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, 1966, modificada pelo seu Protocolo de 1988, ou qualquer Convenção que a suceda.
- (7) “Organização” significa a Organização Marítima Internacional.
- (8) “Secretário-Geral” significa o Secretário-Geral da Organização.
- (9) “Navio” significa uma embarcação de qualquer tipo que esteja operando no ambiente marinho e inclui hidrofólios, embarcações com colchão de ar, embarcações submersíveis, engenhos flutuantes, plataformas fixas ou flutuantes, unidades flutuantes de armazenagem (FSUs), unidades flutuantes de produção e descarga (FPSOs).
- (10) “Grupo Técnico” é um órgão constituído por representantes das Partes, Membros da Organização, Nações Unidas e seus Órgãos Especializados, organizações intergovernamentais, que tenham acordos com a Organização e organizações não-governamentais, que tenham status consultivo com a Organização, os quais devem, de preferência, incluir representantes de instituições e laboratórios envolvidos na análise de sistemas antiincrustantes. Estes representantes deverão ser especialistas em efeitos sobre o meio ambiente, efeitos toxicológicos, biologia marinha, saúde humana, análise econômica, gerenciamento de risco, navegação internacional, tecnologia de sistemas de revestimentos antiincrustantes, ou outras áreas de conhecimento especializado necessários para revisar objetivamente os méritos técnicos de uma proposta completa.

ARTIGO 3

Aplicação

- (1) Salvo disposto em contrário nesta Convenção, esta deverá ser aplicada a:
- (a) navios que tenham o direito de arvorar a bandeira de uma Parte;

(b) navios que não tenham o direito de arvorar a bandeira de uma Parte, mas que operem sob a autoridade de um Estado Parte da Convenção; e

(c) navios que entrem em um porto, estaleiro, ou terminal ao largo da costa de um Estado Parte, mas que não se enquadrem no disposto nos sub-parágrafos (a) ou (b).

(2) Esta Convenção não se aplicará a navios de guerra, auxiliares navais ou outros navios de propriedade ou operados por uma Parte e usados, na ocasião, somente para serviços governamentais de natureza não comercial. No entanto, cada Parte deverá garantir, pela adoção de medidas que não prejudiquem as operações ou a capacidade de operação de tais navios próprios ou operados por ela, que estes navios, na medida do razoável e praticável, atuem de maneira consistente com esta Convenção.

(3) Em relação a navios de Estados que não sejam Partes desta Convenção, as Partes deverão aplicar os requisitos da presente Convenção conforme seja necessário para garantir que tais navios não recebam nenhum tratamento mais favorável.

ARTIGO 4

Controle de Sistemas Antiincrustantes

(1) De acordo com os requisitos especificados no Anexo 1, cada Parte deverá proibir e/ou restringir:

(a) a aplicação, reaplicação, instalação ou uso de sistemas antiincrustantes danosos nas embarcações mencionadas no Artigo 3(1) (a) ou (b); e

(b) a aplicação, reaplicação, instalação ou uso destes sistemas nas embarcações mencionadas no Artigo 3(1) (c), quando estas estiverem em um porto, estaleiro ou terminal ao largo de uma Parte e deverá tomar medidas efetivas para garantir que tais embarcações cumpram aqueles requisitos.

(2) Navios com um sistema antiincrustante aplicado, que seja controlado por uma emenda ao Anexo 1 após a data de entrada em vigor desta Convenção, poderão manter tal sistema até a data programada para sua próxima reaplicação, não podendo exceder, no entanto, um período de 60 meses após a sua aplicação, salvo se o Comitê decidir que circunstâncias excepcionais justifiquem antecipar a implementação do controle.

ARTIGO 5

Controle de Resíduos do Anexo 1

Levando em consideração regras, padrões e requisitos internacionais, uma Parte deverá tomar medidas adequadas em seu território para garantir que os resíduos da aplicação ou remoção de um sistema antiincrustante controlado de acordo com as disposições do Anexo 1, sejam coletados, manuseados, tratados ou despejados de maneira segura, de modo a proteger a saúde humana e o meio ambiente.

ARTIGO 6

Processo para Apresentação de Propostas de Emendas aos Controles de Sistemas Antiincrustantes

- (1) Qualquer Parte poderá propor uma emenda ao Anexo 1, de acordo com este artigo.
- (2) Uma proposta inicial deverá conter as informações requeridas no Anexo 2 e ser submetida à Organização. A Organização, ao receber uma proposta, deverá dar conhecimento às Partes, Membros da Organização, às Nações Unidas e suas Agências Especializadas, às organizações intergovernamentais, que tenham acordos com a Organização e organizações não-governamentais, que mantenham condição consultiva com a Organização, deixando-a à disposição destas organizações.
- (3) O Comitê deverá decidir se o sistema anti-incrustante em questão requer uma revisão mais profunda, baseando-se na proposta inicial. Se o Comitê decidir que uma revisão mais profunda é justificável, deverá requerer à Parte proponente a submissão ao Comitê de uma proposta completa, contendo as informações requeridas no Anexo 3, exceto nos casos em que a proposta inicial já inclua todas as informações requeridas no Anexo 3. Caso o Comitê acredite haver risco de danos graves ou irreversíveis, a falta de total certeza científica não deverá ser usada como um motivo para impedir que se prossiga com a avaliação da proposta. O Comitê deverá estabelecer um grupo técnico de acordo com as disposições do artigo 7.
- (4) O grupo técnico deverá revisar a proposta completa, juntamente com qualquer dado adicional submetido por qualquer entidade interessada, avaliá-la e informar ao Comitê se a proposta demonstrou um potencial de risco desarrazoado de efeitos adversos em organismos que não sejam alvos do sistema e à saúde humana, de modo a justificar uma emenda ao Anexo 1. A este respeito:
 - (a) A revisão do grupo técnico deverá incluir:
 - (i) uma avaliação da associação entre o sistema antiincrustante em questão e os efeitos adversos conseqüentes observados, quer seja no meio ambiente, quer seja na saúde humana, incluindo, mas não de forma exclusiva, o consumo de frutos do mar afetados, ou por meio de estudos controlados baseados nos dados descritos no Anexo 3 e em quaisquer outros dados relevantes que venham à luz.
 - (ii) uma avaliação da potencial redução de risco atribuível às medidas de controle propostas e à qualquer outra medida de controle, que possa ser considerada pelo grupo técnico;
 - (iii) consideração sobre disponibilidade de informações a respeito da viabilidade técnica das medidas de controle e da relação custo-eficácia da proposta;

(iv) consideração sobre disponibilidade de informações a respeito de outros efeitos causados pela introdução de tais medidas de controle, em relação a:

- o meio ambiente (incluindo, mas não de forma exclusiva, o custo da inércia e o impacto na qualidade do ar);

- cuidados com a saúde e a segurança nos estaleiros (por exemplo, os efeitos nos trabalhadores de estaleiros);

- o custo para a navegação internacional e outros setores relevantes; e

(v) considerações sobre disponibilidade de alternativas adequadas, incluindo considerações sobre os riscos potenciais das alternativas.

(b) O relatório do grupo técnico deverá ser apresentado por escrito e levar em conta todas as avaliações e considerações mencionadas no subparágrafo (a); no entanto o grupo técnico poderá decidir não prosseguir com as avaliações e considerações descritas nos subparágrafos (a)(ii) a (a)(v), caso determine, após a avaliação descrita no subparágrafo (a)(i), que a proposta não justifica uma consideração mais profunda.

(c) O relatório do grupo técnico deverá incluir, inter alia, uma recomendação indicando se os controles internacionais, de acordo com esta Convenção, são permitidos para o sistema antiincrustante em questão, e uma recomendação sobre a adequabilidade das medidas específicas de controle sugeridas na proposta completa, ou sobre outras medidas de controle que acredite serem mais apropriadas.

(5) O relatório do grupo técnico deverá ser circulado pelas Partes, Membros da Organização, Nações Unidas e suas Agências Especializadas, organizações intergovernamentais, que tenham acordos com a Organização e organizações não-governamentais, que mantenham condição consultiva com a Organização, antes de sua consideração pelo Comitê. O Comitê deverá decidir se deve ou não aprovar qualquer proposta de emenda ao Anexo 1, e qualquer modificação decorrente, se apropriado, levando em consideração o relatório do grupo técnico. Caso o relatório indique haver uma ameaça de danos graves ou irreversíveis, a falta de total certeza científica não deverá ser usada como um motivo para impedir que se tome a decisão de incluir um sistema antiincrustante no Anexo 1. As propostas de emendas ao Anexo 1, se aprovadas pelo Comitê, deverão ser circuladas de acordo com as disposições do artigo 16(2)(a). A decisão de não aprovar uma proposta não deverá impedir futura submissão de uma nova proposta com respeito a um determinado sistema anti-incrustante, caso novas informações venham à luz.

(6) Somente as Partes poderão participar das decisões tomadas pelo Comitê descritas nos parágrafos (3) e (5).

ARTIGO 7

Grupos Técnicos

(1) O Comitê deverá estabelecer um grupo técnico, de acordo com o artigo 6, quando receber uma proposta completa. Caso várias propostas sejam recebidas simultaneamente ou sequencialmente, o Comitê poderá estabelecer um ou mais grupos técnicos, conforme necessário.

(2) Qualquer Parte poderá participar das deliberações de um grupo técnico e poderá utilizar o conhecimento especializado disponível àquela Parte.

(3) O Comitê deverá decidir sobre os termos de referência, a organização e a operação dos grupos técnicos. Estes termos deverão dispor sobre a proteção a qualquer informação confidencial que seja submetida. Os grupos técnicos poderão se reunir conforme necessário, mas deverão esforçar-se por conduzir o seu trabalho através de correspondência escrita ou eletrônica, ou através de outros meios, conforme apropriado.

(4) Somente os representantes das Partes poderão participar da elaboração de qualquer recomendação ao Comitê, de acordo com as disposições do artigo 6. Um grupo técnico deverá esforçar-se para alcançar a unanimidade entre os representantes das Partes. Caso isto não seja possível, o grupo técnico deverá comunicar quaisquer pontos de vista minoritários dos representantes.

ARTIGO 8

Pesquisa Científica e Técnica e Monitoração

(1) As Partes deverão tomar medidas apropriadas para promover e facilitar a pesquisa científica e tecnológica sobre os efeitos de sistemas antiincrustantes, assim como a monitoração de tais efeitos. Esta pesquisa deverá incluir, especialmente, a observação, medição, amostragem, avaliação e análise dos efeitos de sistemas antiincrustantes.

(2) Cada Parte deverá, com vistas a facilitar os objetivos desta Convenção, promover a disponibilidade de informações relevantes a outras Partes que as requeiram sobre:

- (a) atividades científicas e técnicas realizadas de acordo com esta Convenção;
- (b) programas de tecnologia e ciência marinha e seus objetivos; e
- (c) os efeitos observados através de programas de monitoração e avaliação relacionados a sistemas antiincrustantes.

ARTIGO 9

Comunicação e Troca de Informações

(1) Cada Parte compromete-se a comunicar à Organização:

- (a) uma lista dos inspetores nomeados ou de organizações reconhecidas autorizadas a atuar em seu nome na administração de assuntos relativos ao controle de sistemas antiincrustantes, de acordo com as disposições desta

Convenção, para distribuição às Partes contratantes como informação a seus funcionários. A Administração deverá, assim, informar à Organização sobre as responsabilidades específicas e as condições da autoridade delegada aos inspetores nomeados ou a organizações reconhecidas; e

(b) anualmente, informações relativas a qualquer sistema antiincrustante aprovado, restrito, ou proibido de acordo com sua legislação nacional.

(2) A Organização deverá tornar disponível, por meio de qualquer meio apropriado, qualquer informação recebida de acordo com o parágrafo (1).

(3) Para os sistemas antiincrustantes aprovados, registrados ou licenciados por uma Parte, esta Parte deverá fornecer, ou requerer que os fabricantes de tais sistemas antiincrustantes forneçam, às Partes que as solicitarem, informações relevantes nas quais suas decisões foram baseadas, incluindo informações previstas no Anexo 3, ou outras informações adequadas para realizar uma avaliação apropriada do sistema antiincrustante. Não serão fornecidas informações protegidas por lei.

ARTIGO 10

Vistoria e Certificação

Uma Parte deverá assegurar-se de que os navios com direito a arvorar a sua bandeira, ou que operem sob sua autoridade, sejam inspecionados e certificados de acordo com as regras do Anexo 4.

ARTIGO 11

Inspeções de Navios e Detecção de Violações.

(1) Um navio ao qual esta Convenção se aplique poderá ser inspecionado em qualquer porto, estaleiro, ou terminal ao largo de uma Parte por funcionários autorizados por aquela Parte, com vistas a determinar se o navio está em conformidade com esta Convenção. A menos que haja motivos justificáveis para acreditar que o navio esteja violando esta Convenção, tal inspeção deverá limitar-se a:

- (a) verificação, quando requerido, da existência a bordo de um Certificado Internacional de Sistema Antiincrustante válido, ou uma Declaração sobre Sistema Antiincrustante; e/ou
- (b) coleta de uma pequena amostra do sistema antiincrustante do navio, que não afete a integridade, estrutura ou operação do sistema antiincrustante, de acordo com as diretrizes elaboradas pela Organização.* No entanto, o tempo necessário para processar os resultados de tal amostra não deverá ser usado como motivo para impedir os movimentos e a partida do navio.

* Diretrizes a serem elaboradas pela Organização.

(2) Caso haja motivos claros para acreditar que o navio esteja violando esta Convenção, uma inspeção detalhada poderá ser realizada, levando em conta as diretrizes elaboradas pela Organização.*

(3) Caso seja detectado que o navio está violando esta Convenção, a Parte que estiver executando a inspeção poderá tomar as medidas necessárias para advertir, deter, dispensar ou excluir o navio de seus portos. Uma Parte que tome tal medida contra um navio devido ao fato de o navio não estar de acordo com esta Convenção, deverá informar à Administração daquele navio imediatamente.

(4) As Partes deverão cooperar na detecção de violações e na implementação desta Convenção. Uma Parte, também, poderá inspecionar um navio quando este entrar nos portos, estaleiros ou terminais ao largo sob sua jurisdição, caso receba um pedido de investigação de qualquer outra Parte, juntamente com provas suficientes de que o navio está operando ou operou de modo a violar esta Convenção. O relatório desta investigação deverá ser enviado à Parte que o solicitou e à autoridade competente da Administração do navio em questão, para que medidas apropriadas possam ser tomadas de acordo com esta Convenção.

ARTIGO 12

Violações

(1) Qualquer violação desta Convenção deverá ser proibida e penalidades para tais violações deverão ser estabelecidas na legislação da Administração do navio envolvido, onde ocorrer a violação. Caso a Administração seja informada de uma violação, esta deverá investigar o assunto e poderá solicitar à Parte denunciante que forneça evidências adicionais da violação alegada. Se a Administração considerar que as provas disponíveis são suficientes para instaurar um processo em relação à violação alegada, deverá instaurar tal processo o mais rapidamente possível, de acordo com suas leis. A Administração deverá, imediatamente, informar à Parte que denunciou a alegada violação, assim como à Organização, sobre qualquer medida tomada. Se a Administração não tiver tomado nenhuma medida dentro de um ano após receber a informação, deverá informar à Parte que denunciou a alegada violação.

(2) Qualquer violação desta Convenção na jurisdição de qualquer Parte deverá ser proibida e deverão ser estabelecidas penalidades para tal, nas leis daquela Parte. Sempre que ocorrer uma violação, tal Parte deverá:

(a) instaurar processos de acordo com suas leis; ou

(b) transmitir à Administração do navio em questão as informações e provas de que dispuser sobre a ocorrência da violação.

(3) As sanções estabelecidas na legislação de uma Parte, de acordo com este artigo, deverão ter a severidade adequada para desencorajar violações desta Convenção, onde quer que ocorram.

ARTIGO 13

Atrasos Indevidos ou Detenção de Navios

- (1) Todos os esforços possíveis deverão ser feitos para evitar atrasar ou deter um navio, indevidamente, pela aplicação dos artigos 11 e 12.
- (2) Quando um navio for indevidamente detido ou atrasado, por força dos artigos 11 e 12, terá direito a indenização por qualquer perda ou dano sofrido.

ARTIGO 14

Acerto de Disputas

As Partes poderão acertar qualquer disputa entre si, relativa à interpretação ou aplicação desta Convenção, através de negociação, inquérito, mediação, conciliação, arbitragem, decisão judicial, recurso a agências ou a arranjos regionais, ou outro meio pacífico de sua escolha.

ARTIGO 15

Relação com o Direito Internacional do Mar

Nada nesta Convenção deverá prejudicar os direitos e obrigações de qualquer Estado de acordo com o direito internacional comum, conforme refletido na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

ARTIGO 16

Emendas

- (1) Esta Convenção poderá ser emendada por um dos procedimentos especificados nos parágrafos abaixo.
- (2) Emenda após consideração no âmbito da Organização:
 - (a) Qualquer Parte poderá propor uma emenda a esta Convenção. Uma proposta de emenda deverá ser submetida ao Secretário-Geral, o qual deverá circulá-la às Partes e aos Membros da Organização pelo menos seis meses antes de sua consideração. No caso de uma proposta de emenda ao Anexo 1, esta deverá ser processada de acordo com o artigo 6, antes de sua consideração, segundo este artigo.
 - (b) Uma emenda proposta e circulada de acordo com as disposições acima deverá ser encaminhada ao Comitê para consideração. As Partes, quer sejam ou não Membros da Organização, terão o direito de participar das deliberações do Comitê para consideração e adoção da emenda.

- (c) As emendas deverão ser adotadas por uma maioria de dois terços das Partes presentes e votantes no Comitê, desde que pelo menos um terço das Partes contratantes estejam presentes na hora da votação.
- (d) Emendas adotadas de acordo com o subparágrafo (c) deverão ser comunicadas pelo Secretário-Geral às Partes para aceitação.
- (e) Uma emenda deverá ser considerada como tendo sido aceita nas seguintes circunstâncias:
 - (i) Uma emenda a um artigo desta Convenção deverá ser considerada como tendo sido aceita na data em que dois terços das Partes tenham notificado ao Secretário-Geral de sua aceitação.
 - (ii) Uma emenda a um Anexo deverá ser considerada como tendo sido aceita no final de 12 meses após a data de adoção, ou em qualquer outra data que venha a ser determinada pelo Comitê. No entanto, caso, até aquela data, mais de um terço das Partes tiverem notificado ao Secretário-Geral de que não concordam com a emenda, esta deverá ser considerada como não tendo sido aceita.
- (f) Uma emenda deverá entrar em vigor de acordo com as seguintes condições:
 - (i) Uma emenda a um artigo desta Convenção deverá entrar em vigor para as Partes que tiverem declarado aceitá-la seis meses após a data em que a emenda for considerada como aceita, de acordo com o sub-parágrafo (e)(i).
 - (ii) Um emenda ao Anexo 1 deverá entrar em vigor para todas as Partes seis meses após a data em que a emenda for considerada aceita, exceto para qualquer Parte que tenha:
 - (1) comunicado sua objeção à emenda, de acordo com o subparágrafo (e)(ii), e não tenha retirado tal objeção;
 - (2) notificado o Secretário-Geral, antes da data de entrada em vigor de tal emenda, de que a emenda só deverá entrar em vigor para aquela Parte após uma subsequente notificação de sua aceitação; ou
 - (3) feito uma declaração, na ocasião em que depositou seu instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão a esta Convenção de que emendas ao Anexo 1 deverão entrar em vigor para aquela Parte somente após notificação ao Secretário-Geral de sua aceitação com respeito a tal emenda.
 - (iii) Uma emenda a um Anexo, que não seja o Anexo 1, deverá entrar em vigor para todas as Partes seis meses após a data em que a emenda for considerada aceita, exceto para as Partes que tenham comunicado sua

objeção à emenda, de acordo com o subparágrafo (e)(ii), e não tenham retirado tal objeção.

- (g) (i) Uma Parte que tenha comunicado sua objeção, de acordo com o sub-parágrafo (f)(ii)(1) ou (iii), poderá subsequenteiramente notificar o Secretário-Geral de que aceita a emenda. Tal emenda deverá entrar em vigor para aquela Parte seis meses após a data de sua notificação de aceitação, ou a data em que a emenda entrar em vigor, conforme a que ocorrer mais tarde.
- (ii) Caso uma Parte, que tenha feito uma declaração ou notificação segundo, respectivamente, o subparágrafo (f)(ii)(2) ou (3), notifique o Secretário-Geral de sua aceitação com respeito a uma emenda, tal emenda deverá entrar em vigor para aquela Parte contratante seis meses após a data de sua notificação de aceitação, ou na data em que a emenda entrar em vigor, conforme a que ocorrer mais tarde .

(3) Emenda por uma Conferência:

- (a) Ao receber um pedido de uma Parte apoiado por pelo menos um terço das Partes, a Organização deverá convocar uma Conferência das Partes para considerar emendas a esta Convenção.
- (b) Uma emenda adotada por tal Conferência, por maioria de dois terços das Partes presentes e votantes, deverá ser comunicada pelo Secretário-Geral a todas as Partes para aceitação.
- (c) A menos que a Conferência decida em contrário, a emenda deverá ser considerada como tendo sido aceita e deverá entrar em vigor, respectivamente, de acordo com os procedimentos especificados nos parágrafos (2)(e) e (f) deste artigo.

(4) Qualquer Parte que tenha recusado aceitação a uma emenda a um Anexo deverá ser tratada como não sendo Parte da Convenção somente para os fins de aplicação daquela emenda.

(5) Uma adição de um novo Anexo deverá ser proposta e adotada e deverá entrar em vigor de acordo com os procedimentos aplicáveis a uma emenda a um artigo desta Convenção.

(6) Qualquer notificação ou declaração de acordo com as disposições deste artigo deverá ser apresentada por escrito ao Secretário-Geral.

(7) O Secretário-Geral deverá informar às Partes e aos Membros da Organização sobre:

- (a) qualquer emenda que entre em vigor e a data em que isto ocorrer, em geral e para cada Parte; e

- (b) qualquer notificação ou declaração feita de acordo com as disposições deste artigo.

ARTIGO 17

Assinatura, Ratificação, Aceitação, Aprovação e Adesão

- (1) A presente Convenção estará aberta para assinatura por qualquer Estado na Sede da Organização de 1º de fevereiro de 2002 a 31 de dezembro de 2002, continuando aberta à adesão por qualquer Estado a partir de então.
- (2) Os Estados poderão tornar-se Partes desta Convenção por intermédio de:
- (a) assinatura não sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação; ou
 - (b) assinatura sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou
 - (c) adesão.
- (3) A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão deverá ser efetuada mediante o depósito de um instrumento para este efeito junto ao Secretário-Geral.
- (4) Se um Estado tiver duas ou mais unidades territoriais nas quais sejam aplicáveis regimes jurídicos distintos em relação às matérias tratadas pela presente Convenção, poderá declarar, no momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, que a presente Convenção será aplicável a todas as suas unidades territoriais, ou somente a uma ou mais delas e poderá, em qualquer momento, modificá-la pela substituição da declaração original por outra .
- (5) Qualquer destas declarações será notificada ao Secretário-Geral e nela constarão expressamente as unidades territoriais às quais esta Convenção se aplica.

ARTIGO 18

Entrada em vigor

- (1) Esta Convenção deverá entrar em vigor doze meses após a data em que pelo menos vinte e cinco Estados, cuja frota mercante combinada represente, no mínimo, vinte e cinco por cento da arqueação bruta da navegação mercante mundial, ou tenham assinado a Convenção sem reservas quanto à sua ratificação, aceitação ou aprovação, ou tenham depositado o instrumento requerido de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, de acordo com o artigo 17.
- (2) Para Estados que tenham depositado um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão com respeito a esta Convenção, após cumpridos os requisitos para sua entrada em vigor, mas anteriormente à data de entrada em vigor, a ratificação, aceitação,

aprovação ou adesão deverá efetivar-se na data de entrada em vigor desta Convenção, ou três meses após a data de depósito do instrumento, conforme a que ocorrer mais tarde.

(3) Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado após a data em que esta Convenção entrar em vigor, terá efeito três meses após a data de seu depósito.

(4) Após a data em que uma emenda a esta Convenção for considerada como aceita, de acordo com o artigo 16, qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado deverá aplicar-se à Convenção conforme emendada.

ARTIGO 19

Denúncia

(1) A presente Convenção poderá ser denunciada por qualquer Parte em qualquer data após decorridos dois anos a partir da data em que esta Convenção entrar em vigor para aquela Parte.

(2) A denúncia deverá ser efetuada pelo depósito de uma notificação por escrito junto ao Secretário-Geral, para vigorar um ano após seu recebimento, ou em período mais longo que seja especificado naquela notificação.

ARTIGO 20

Depositário

(1) Esta Convenção deverá ser depositada junto ao Secretário-Geral, que dela deverá transmitir cópias autenticadas a todos os Estados que a tenham assinado ou aderido à mesma.

(2) Além das funções especificadas em outras partes desta Convenção, o Secretário-Geral deverá:

(a) informar a todos os Estados que tenham assinado esta Convenção ou aderido à mesma sobre:

(i) cada nova assinatura ou depósito de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, juntamente com a data em que ocorrer;

(ii) a data da entrada em vigor desta Convenção; e

(iii) o depósito de qualquer instrumento de denúncia desta Convenção, assim como a data do depósito e a data em que a denúncia terá efeito; e

(b) assim que a presente Convenção entre em vigor, transmitir o texto da mesma ao Secretariado das Nações Unidas para registro e publicação, de acordo com o Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

ARTIGO 21

Línguas

Esta Convenção está redigida em um só exemplar original nos idiomas árabe, chinês, inglês, francês, russo, e espanhol, sendo cada texto igualmente autêntico.

EM FÉ DO QUE os abaixo assinados, devidamente autorizados por seus respectivos Governos, assinaram a presente Convenção.

FEITA EM LONDRES, no quinto dia de outubro de dois mil e um.

ANEXO 1

CONTROLE DE SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES

Sistema antiincrustante	Medidas de controle	Aplicação	Data de entrada em vigor
Compostos de organoestanho que atuam como biocidas em sistemas antiincrustantes	Os navios não deverão aplicar ou reaplicar tais compostos	Todos os navios	1º de janeiro de 2003
Compostos de organoestanho que atuam como biocidas em sistemas antiincrustantes	Os navios deverão: (1) ou não ter tais compostos aplicados em seus cascos, partes externas ou superfícies; (2) ou ter aplicada uma camada que forme uma barreira para impedir o desprendimento de tais compostos dos sistemas antiincrustantes subjacentes, que não estejam de acordo com as provisões desta Convenção.	Todos os navios (exceto plataformas fixas e flutuantes, FSUs e FPSOs que tenham sido construídas antes de 1º de janeiro de 2003 e que não tenham estado em dique seco a partir de 1º de janeiro de 2003).	1º de janeiro de 2008.

ANEXO 2

ELEMENTOS REQUERIDOS PARA UMA PROPOSTA INICIAL

(1) Uma proposta inicial deverá incluir documentação adequada, contendo pelo menos o seguinte:

- (a) identificação do sistema antiincrustante do qual trata a proposta: nome do sistema anti-incrustante, nomes dos ingredientes ativos e Número de Registro do Serviço de Catalogação de Produtos Químicos (Número CAS), conforme aplicável, ou componentes do sistema suspeitos de causarem os efeitos adversos em questão;
- (b) caracterização da informação que sugere a possibilidade de o sistema antiincrustante, ou seus produtos de transformação, apresentar um risco à saúde humana ou causar efeitos adversos em outros organismos que não se pretende atingir, e nas concentrações passíveis de serem encontradas no meio ambiente (por exemplo, resultados de estudos de toxicidade sobre espécies representativas ou dados de bio-acumulação);
- (c) material que confirme o potencial dos componentes tóxicos nos sistemas antiincrustantes, ou seus produtos de transformação, ocorrerem no meio ambiente em concentrações que possam resultar em efeitos adversos aos organismos que não se pretende atingir, à saúde humana ou à qualidade da água (por exemplo, dados sobre a persistência na coluna d'água, sedimentos e biota; a taxa de desprendimento de componentes tóxicos de superfícies tratadas em estudos ou em condições reais de uso, ou dados obtidos através de monitoração, caso disponíveis);
- (d) uma análise da associação entre o sistema anti-incrustante, os efeitos adversos relacionados e as concentrações observadas ou previstas no meio ambiente; e
- (e) uma recomendação preliminar sobre os tipos de restrições que possam ser eficazes na redução dos riscos associados ao sistema anti-incrustante.

(2) Uma proposta inicial deverá ser submetida de acordo com as regras e procedimentos da Organização.

ANEXO 3

ELEMENTOS REQUERIDOS PARA UMA PROPOSTA COMPLETA

- (1) Uma proposta completa deverá incluir a documentação adequada, contendo o seguinte:
- (a) evolução dos dados citados na proposta inicial;
 - (b) descobertas sobre as categorias de dados descritos nos parágrafos 3(a), (b) e (c), conforme aplicável, dependendo do assunto da proposta e identificação ou descrição das metodologias utilizadas na obtenção de tais dados;
 - (c) um resumo dos resultados dos estudos realizados sobre os efeitos adversos do sistema antiincrustante;
 - (d) um resumo dos resultados de monitoração, caso tenha sido realizado algum tipo, incluindo informações sobre o tráfego de navios e uma descrição geral da área monitorada;
 - (e) um resumo dos dados disponíveis sobre a exposição ambiental ou ecológica e qualquer estimativa de concentrações no meio ambiente, desenvolvida por intermédio da aplicação de modelos matemáticos, utilizando todos os parâmetros ambientais disponíveis, de preferência aqueles determinados experimentalmente, acompanhada de uma identificação ou descrição da metodologia de modelagem;
 - (f) uma avaliação da associação entre o sistema antiincrustante em questão, os efeitos adversos relacionados e as concentrações no meio ambiente, observados ou esperados;
 - (g) uma indicação qualitativa do nível de incerteza na avaliação mencionada no subparágrafo (f);
 - (h) uma recomendação de medidas específicas de controle para reduzir os riscos associados ao sistema antiincrustante; e
 - (i) um resumo dos resultados de qualquer estudo disponível sobre os efeitos potenciais das medidas de controle recomendadas sobre a qualidade do ar, condições de estaleiros, navegação internacional e outros setores relevantes, assim como a disponibilidade de alternativas adequadas.
- (2) Uma proposta completa também deverá incluir informações sobre cada uma das seguintes propriedades físicas e químicas do(s) componente(s) em questão, caso aplicável:

- Ponto de liquefação;
- Ponto de ebulição;
- Densidade (densidade relativa);
- Pressão do vapor;
- Solubilidade da água /pH/constante de dissociação(pKa);
- Oxidação/potencial de redução;
- Massa molecular;
- Estrutura molecular; e
- Outras propriedades físicas e químicas identificadas na proposta inicial.

(3) Para o parágrafo 1(b) acima, as categorias de dados são:

(a) Dados sobre os efeitos causados ao meio ambiente:

- modos de degradação/dissipação (por exemplo, hidrólise/fotodegradação/biodegradação);
- persistência no meio relevante (por exemplo, coluna de água/sedimentos/biota);
- separação sedimentos/água
- taxa de lixiviação de biocidas ou ingredientes ativos;
- balanço de massa;
- bio-acumulação, coeficiente de separação, coeficiente octanol/água; e
- qualquer nova reação na liberação ou nos efeitos interativos conhecidos.

(b) Dados sobre qualquer efeito involuntário em plantas aquáticas, invertebrados, peixes, aves marinhas, mamíferos marinhos, espécies em extinção, outra biota, qualidade da água, fundo marinho ou habitat de organismos não alvejados pelo sistema, incluindo organismos sensíveis e representativos:

- toxicidade aguda;
- toxicidade crônica;
- toxicidade reprodutiva e de desenvolvimento;
- disrupção endócrina;
- toxicidade de sedimentos;
- biodisponibilidade/biomagnificação/bioconcentração;
- efeitos na cadeia alimentar/população;
- observações de efeitos adversos, no campo, na mortandade e encalhe de peixes e na análise de tecidos; e
- resíduos encontrados em alimentos do mar.

Este dados deverão referir-se a um ou mais tipos de organismos que não sejam alvos do sistema antiincrustante, tais como plantas aquáticas, invertebrados, peixes, aves, mamíferos e espécies ameaçadas de extinção.

- (c) Dados sobre o potencial de efeitos sobre a saúde humana (incluindo, mas não de forma exclusiva, o consumo de frutos do mar afetados).
- (4) Uma proposta completa deverá incluir uma descrição das metodologias utilizadas, assim como qualquer medida relevante tomada para garantia de qualidade, e qualquer revisão dos estudos por pares.

ANEXO 4

REQUISITOS SOBRE VISTORIAS E CERTIFICAÇÃO PARA SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES

REGRA 1

Vistorias

- (1) Navios de arqueação bruta 400 e acima, mencionados no artigo 3(1)(a), empregados em viagens internacionais, excluindo plataformas fixas e flutuantes, FSUs e FPSOs, estarão sujeitos às vistorias especificadas abaixo:
 - (a) Uma vistoria inicial antes de o navio entrar em serviço ou antes da primeira emissão do Certificado Internacional de Sistema Antiincrustante (Certificado) exigido pela regra 2 ou 3; e
 - (b) Uma vistoria quando os sistemas antiincrustantes forem trocados ou substituídos. Estas vistorias deverão ser endossadas no Certificado emitido de acordo com as regras 2 ou 3.
- (2) A vistoria deverá ser de natureza a garantir que o sistema antiincrustante do navio cumpre totalmente com esta Convenção.
- (3) A Administração deverá estabelecer medidas apropriadas para navios que não estão sujeitos às disposições do parágrafo 1 desta regra, a fim de garantir o cumprimento desta Convenção.
- (4)
 - (a) Em relação ao cumprimento obrigatório desta Convenção, as vistorias de navios deverão ser realizadas por funcionários devidamente autorizados pela Administração ou, conforme especificado na regra 3(1), observando-se as diretrizes para vistorias elaboradas pela Organização. Alternativamente, a Administração poderá confiar as vistorias requeridas por esta Convenção a inspetores nomeados para tal fim ou a organizações por ela reconhecidas.
 - (b) Uma Administração ao nomear inspetores ou reconhecer organizações para conduzir vistorias, deverá, no mínimo, dar poderes a qualquer inspetor nomeado ou organização reconhecida para:
 - (i) exigir que os navios vistoriados cumpram as disposições do Anexo 1; e

- (ii) conduzir vistorias, caso requerido por autoridades apropriadas de um Estado do porto que seja Parte desta Convenção.

(c) Quando a Administração, um vistoriador nomeado, ou uma organização reconhecida determinar que o sistema antiincrustante do navio não está de acordo com as particularidades de um Certificado exigido sob a regra 2 ou 3, ou com os requisitos desta Convenção, tal Administração, vistoriador ou organização deverá, imediatamente, assegurar que sejam tomadas medidas corretivas para trazer o navio ao cumprimento das exigências. O vistoriador ou organização também deverá, tempestivamente, notificar a Administração sobre qualquer destas determinações. Caso as medidas corretivas exigidas não sejam tomadas, a Administração deverá ser imediatamente notificada e deverá assegurar-se de que não haja emissão de Certificado ou que este seja suspenso, conforme apropriado.

(d) Na situação descrita no subparágrafo (c), se o navio estiver no porto de outra Parte, as autoridades apropriadas do Estado do porto deverão ser notificadas imediatamente. Quando a Administração, um vistoriador nomeado ou uma organização reconhecida houver notificado as autoridades apropriadas do Estado do porto, o Governo do Estado do porto em questão deverá dar a tal Administração, vistoriador ou organização toda a assistência necessária para cumprirem com suas obrigações de acordo com esta regra, incluindo qualquer medida descrita no artigo 11 ou 12.

REGRA 2

Emissão ou Endosso de um Certificado Internacional de Sistema Antiincrustante

(1) A Administração deverá exigir a emissão de um Certificado para navios aos quais se aplique a regra 1, após completada satisfatoriamente uma vistoria de acordo com a regra 1. Um Certificado emitido sob a autoridade de uma Parte deverá ser aceito por outras Partes e considerado, para todos os propósitos cobertos por esta Convenção, como tendo a mesma validade de um Certificado emitido por elas próprias.

(2) Os Certificados deverão ser emitidos ou endossados pela Administração ou por qualquer pessoa ou organização por ela devidamente autorizada. Em todos os casos, a Administração assume total responsabilidade pelo Certificado.

(3) Para navios que utilizem um sistema antiincrustante controlado de acordo com as disposições do Anexo 1, o qual tenha sido aplicado antes da data de entrada em vigor de um controle para tal sistema, a Administração deverá emitir um Certificado de acordo com as provisões dos parágrafos (2) e (3) desta regra, o mais tardar dois anos após a data de entrada em vigor daquele controle. Este parágrafo não deverá afetar no cumprimento de qualquer exigência pelos navios do Anexo 1.

(4) O Certificado deverá ser elaborado de acordo com o formato do modelo apresentado no apêndice 1 deste anexo e deverá ser redigido, no mínimo em inglês, francês ou

espanhol. Caso seja usada, também, uma língua oficial do Estado emitente, esta deverá prevalecer no caso de disputas ou discrepâncias.

REGRA 3

Emissão ou Endosso de um Certificado Internacional de Sistemas Antiincrustantes por Outra Parte

- (1) A pedido da Administração, uma outra Parte poderá vistoriar um navio e, caso satisfeita quanto ao cumprimento desta Convenção, poderá emitir ou autorizar a emissão de um Certificado para o navio e, quando apropriado, endossar ou autorizar o endosso daquele Certificado para o navio, de acordo com esta Convenção.
- (2) Uma cópia do Certificado e uma cópia do relatório de vistoria deverão ser transmitidas, o mais rápido possível, à Administração solicitante.
- (3) Um certificado emitido desta maneira deverá conter uma declaração de que foi emitido a pedido da Administração mencionada no parágrafo 1 e deverá ter o mesmo valor e receber o mesmo reconhecimento de um Certificado emitido pela Administração.
- (4) Não deverá ser emitido nenhum Certificado a um navio que tenha o direito de arvorar a bandeira de um Estado que não seja Parte da Convenção.

REGRA 4

Validade de um Certificado Internacional de Sistema Antiincrustante

- (1) Um Certificado emitido de acordo com a regra 2 ou 3 deixará de ser válido nos seguintes casos:
 - (a) se o sistema antiincrustante for trocado ou substituído e o Certificado não for endossado de acordo com esta Convenção; e
 - (b) quando da transferência do navio para a bandeira de um outro Estado. Um novo Certificado só deverá ser emitido quando a Parte que estiver emitindo o novo Certificado estiver totalmente satisfeita de que o navio está de acordo com esta Convenção. No caso de uma transferência entre Partes, se for requerido dentro de três meses após a transferência, a Parte cuja bandeira o navio tinha o direito de arvorar anteriormente deverá, assim que possível, transmitir à Administração uma cópia dos Certificados portados pelo navio antes da transferência e, se disponível, uma cópia dos relatórios de vistoria relevantes.
- (2) A emissão de um novo Certificado por uma Parte para um navio transferido de outra Parte pode ser baseada em nova vistoria ou em um Certificado válido emitido pela Parte cuja bandeira o navio anteriormente estava autorizado a arvorar.

REGRA 5**Declaração sobre Sistema Antiincrustante**

(1) A Administração deverá exigir que navios de 24 ou mais metros de comprimento, mas com arqueação bruta menor que 400, empregados em viagens internacionais e aos quais o artigo 3(1)(a) seja aplicável (excluindo plataformas fixas ou flutuantes, FSUs e FPSOs) portem uma Declaração assinada pelo proprietário ou por agente autorizado do proprietário. Esta Declaração deverá ser acompanhada por documentação apropriada (tal como um recibo da tinta ou uma fatura do aplicador contratado) ou conter endosso adequado.

(2) A Declaração deverá ser elaborada de acordo com o formato do modelo apresentado no apêndice 2 deste Anexo e deverá ser redigida no mínimo em inglês, francês ou espanhol. Caso também seja usada uma língua oficial do Estado cuja bandeira o navio tem o direito a arvorar, esta deverá prevalecer no caso de disputas ou discrepâncias.

APÊNDICE 1 AO ANEXO 4

*FORMULÁRIO MODELO PARA O CERTIFICADO INTERNACIONAL DE SISTEMAS
ANTIINCRUSTANTES*

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE SISTEMA ANTIINCRUSTANTE
(Este certificado deve ser suplementado por um Registro de Sistemas Antiincrustantes)

(selo oficial)

(Estado)

Emitido de acordo com a
Convenção Internacional sobre o Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Navios

sob a autoridade do Governo de

.....
(nome do Estado)

por

.....
(pessoa ou organização autorizada)

Se um Certificado tiver sido emitido anteriormente, este Certificado substitui o certificado datado de

Dados do navio¹.

Nome do navio

Letras ou números indicativos

Porto de registro

Tonelagem de arqueação bruta

Número IMO²

Um sistema antiincrustante controlado de acordo com o Anexo 1 não foi aplicado durante ou após a construção deste navio☐

Um sistema antiincrustante controlado de acordo com o Anexo 1 foi anteriormente aplicado neste navio, mas foi removido por.....(*inserir o nome do removedor*) em(*data*)☐

Um sistema antiincrustante controlado de acordo com o Anexo 1 foi anteriormente aplicado neste navio, mas foi recoberto por uma camada de selante aplicada por(*inserir nome do aplicador*) em.....(*data*)☐

Um sistema antiincrustante controlado de acordo com o Anexo 1 foi aplicado neste navio antes de (*data*)³, mas deve ser removido ou recoberto com uma camada de selante antes de.....(*data*)⁴☐

CERTIFICO QUE:

1 o navio foi vistoriado de acordo com a Regra 1 do Anexo 4 da Convenção; e

2 a vistoria demonstra que o sistema antiincrustante aplicado no navio cumpre os requisitos aplicáveis do Anexo 1 da Convenção.

Emitido em
(*Local de emissão do Certificado*)

.....
(*Data de emissão*) (*Assinatura do funcionário autorizado a emitir o certificado*)

Data de término da vistoria
sobre a qual este certificado é emitido:

1 Alternativamente, os detalhes do navio poderão ser colocados horizontalmente em caixas.

2 De acordo com o Esquema de Número de Identificação de Navios da IMO adotado pela Organização através da Resolução da Assembleia A.600(15).

3 Data de entrada em vigor da medida de controle.

4 Data de término de qualquer período de implementação especificado no artigo 4(2) ou no Anexo 1.

FORMULÁRIO MODELO PARA O REGISTRO DE SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES

REGISTRO DE SISTEMAS ANTIINCRUSTANTES

Este Registro deverá estar permanentemente anexado ao Certificado Internacional de Sistema Antiincrustante

Dados do navio

Nome do Navio :
 Letras ou números indicativos :
 Número IMO :

Dados do(s) sistema(s) antiincrustante(s) aplicado(s)

Tipo(s) de sistema(s) antiincrustante(s) utilizado(s)

 Data(s) da aplicação do sistema(s) antiincrustante(s)
 Nome da Companhia(s) e estaleiro(os)/ local(is) de aplicação

 Nome(s) do(s) fabricante(s) do(s) sistema(s) antiincrustante(s)

 Nome(s) e cor(es) do(s) sistema(s) antiincrustante(s)

 Ingrediente(s) ativo(s) e seu(s) Número(s) do CAS (Número de Registro do Serviço de Catalogação de Produtos Químicos).....

 Tipo(s) de selante(s), se aplicável

 Nome(s) e cor(es) do(s) selante(s) utilizado(s), se aplicável

 Data de aplicação do selante

CERTIFICO que este Registro está correto em todos os aspectos.

Emitido em

(Local de emissão do Registro)

.....
(Data de emissão)

.....
(Assinatura do funcionário autorizado a emitir o Registro)

Endosso de Registros⁵

CERTIFICO que uma vistoria exigida de acordo com a Regra 1(1) (b) do Anexo 4 da Convenção demonstrou que o navio está de acordo com a Convenção.

Dados do(s) sistema(s) antiincrustante(s) aplicado(s)

Tipo(s) de sistema(s) antiincrustante(s) usado(s)

Data(s) de aplicação do(s) sistema(s) antiincrustante(s).....

Nome(s) da(s) Companhia(s) e estaleiro(s)/ local(is) de aplicação

Nome(s) do(s) fabricante(s) do(s) sistema(s) antiincrustante(s)

Nome(s) e cor(es) do(s) sistema(s) antiincrustante(s)

Ingrediente(s) ativo(s) e seu(s) Número(s) do CAS (Número de Registro do Serviço de Catalogação de Produtos Químicos).....

Tipo(s) de selante, se aplicável

Nome(s) e cor(es) do selante utilizado, se aplicável

Data de aplicação do selante

Assinado
(Assinatura do funcionário autorizado a emitir o Registro)

Local:

Data⁶:

(Selo ou carimbo da autoridade)

APÊNDICE 2 AO ANEXO 4

FORMULÁRIO MODELO PARA A DECLARAÇÃO DE SISTEMA ANTIINCRUSTANTE

DECLARAÇÃO DE SISTEMA ANTIINCRUSTANTE

⁵ Esta página do Registro deverá ser reproduzida e adicionada ao Registro conforme seja considerado necessário pela Administração.

⁶ Data do término da vistoria sobre a qual este endosso é feito.

Elaborada de acordo com
A Convenção Internacional sobre o Controle de Sistemas Antiincrustante
Danosos em Navios

Nome do Navio
 Letras ou números indicativos
 Porto de registro
 Comprimento
 Arqueação bruta
 Número IMO (se aplicável)

Declaro que o sistema antiincrustante utilizado neste navio está de acordo com o Anexo 1 da Convenção.

.....
 (Data) (Assinatura do proprietário ou agente autorizado do proprietário)

Endosso do(s) sistema(s) antiincrustante(s) aplicado(s)

Tipo(s) de sistema(s) antiincrustante(s) usado(s) e data(s) de aplicação

.....
 (Data) (Assinatura do proprietário ou agente autorizado do proprietário)

Tipo(s) de sistema(s) antiincrustante(s) usado(s) e data(s) de aplicação

.....
 (Data) (Assinatura do proprietário ou agente autorizado do proprietário)

Tipo(s) de sistema(s) antiincrustante(s) usado(s) e data(s) de aplicação

.....
 (Data) (Assinatura do proprietário ou agente autorizado do proprietário)

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

I – RELATÓRIO

O Excelentíssimo Senhor Presidente da República encaminhou ao Congresso Nacional a Mensagem nº 77, de 2009, acompanhada de Exposição de Motivos do Senhor Ministro das Relações Exteriores, em cumprimento ao disposto nos arts. 49, inciso I, e 84, inciso VIII, da Constituição Federal, submetendo à consideração desta Instituição o texto da Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Navios, adotada pela Organização Marítima Internacional (IMO), em Londres, em 05 de outubro de 2001. Além da Convenção em si, o texto possui quatro anexos e, o último deles, dois apêndices, que versam sobre a operacionalização das regras estabelecidas pela Convenção.

A Convenção foi firmada pelo País para demonstrar à Comunidade Marítima Internacional a intenção do governo brasileiro de internalizar, por lei nacional, aquele diploma legal. O Brasil, Estado-Parte da IMO, tem participado de todas as reuniões do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (MEPC) da IMO. Entre os assuntos prioritários do MEPC está a adoção de medidas para prevenir e controlar a poluição causada pelos navios e a ratificação, pelos Estados, das Convenções sobre poluição no meio ambiente marinho e no ar, que tenham como origem os meios flutuantes.

Em síntese, a Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Navios visa a não aplicação, nos navios, de compostos de organoestanhos que ajam como biocidas em sistemas antiincrustantes. Há estudos científicos que demonstram que certos sistemas antiincrustantes – camadas, tintas, tratamentos de superfície, superfícies ou dispositivos utilizados em um navio para controlar ou impedir a incrustação de organismos indesejáveis, utilizados em navios – acarretam um risco grave de toxicidade e outros impactos crônicos a organismos marinhos econômica e ecologicamente importantes e, ainda, que a saúde humana pode ser prejudicada pelo consumo de frutos do mar assim afetados.

Assim, as Partes da Convenção se comprometeram a implementar suas disposições, com vistas a reduzir ou eliminar os efeitos adversos ao meio ambiente marinho e à saúde humana causados por sistemas

antiincrustantes, e concordaram em se esforçar para cooperar com a finalidade de implementação, conformidade e cumprimento efetivos da Convenção, incentivando o desenvolvimento contínuo de sistemas antiincrustantes eficazes e ambientalmente seguros.

De acordo com os requisitos especificados no Anexo 1, que trata do controle de sistemas antiincrustantes, cada Parte deverá proibir ou restringir a aplicação, reaplicação, instalação ou uso de sistemas antiincrustantes danosos em suas embarcações. Cada Parte também deverá tomar medidas adequadas em seu território para garantir que os resíduos da aplicação ou remoção de um sistema antiincrustante controlado de acordo com disposições do referido Anexo 1 sejam coletados, manuseados, tratados ou despejados de maneira segura, de modo a proteger a saúde humana e o meio ambiente, nos termos dos artigos 4 e 5.

As Partes também poderão propor emendas ao Anexo 1 da Convenção, que deverão conter as informações requeridas no Anexo 2 e serão submetidas à IMO e avaliadas por grupos técnicos. A Organização dará conhecimento das propostas de emendas às Partes, Membros da Organização, Nações Unidas e suas Agências Especializadas, às organizações intergovernamentais que tenham acordos com a Organização e às organizações não-governamentais que mantenham condição consultiva com a IMO. As Partes também deverão tomar medidas para promover e facilitar a pesquisa científica e tecnológica sobre os efeitos de sistemas antiincrustantes, assim como o monitoramento de tais efeitos. Em caso de violação da Convenção, as penalidades deverão ser estabelecidas na legislação da Administração do navio envolvido onde ocorrer a violação.

A Convenção foi assinada pelo Brasil em 12 de novembro de 2002 e estava prevista para vigorar internacionalmente a partir de 17 de setembro de 2008. A Mensagem 77/09 foi apresentada ao Plenário desta Casa em 26 de fevereiro de 2009, sendo distribuída inicialmente à Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN), tendo sido o parecer do ilustre Deputado Aldo Rebelo, designado Relator, aprovado por unanimidade em 09 de setembro de 2009.

Ao aprovar a Mensagem, a CREDN apresentou o Projeto de Decreto Legislativo (PDC) nº 1.804, de 2009, que se compõe de dois artigos. No art. 1º consta a aprovação do texto do Acordo de Cooperação, salientando-se, no

parágrafo único, que ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional. No art. 2º insere-se a cláusula de vigência.

O PDC 1.804/09 foi então distribuído, simultaneamente, à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) e a esta Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS), neste caso para a análise de seu mérito ambiental, estando ainda prevista sua apreciação pelo Plenário, em regime de urgência.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A introdução de espécies exóticas em ecossistemas aquáticos em razão de sua incrustação em cascos de navios é considerada um dos maiores fatores de perda de biodiversidade, podendo ter elevados custos econômicos e sociais, além dos ecológicos. Para evitá-la e, principalmente, por questões operacionais, é comum a pintura dos cascos de navios com tintas antiincrustantes à base de tributilestanho (TBT). As informações contidas na Dissertação de Mestrado⁷ de Juliana Feitosa Felizzola, de 2005, da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, esclarecem bem essa questão.

Segundo a autora, a tinta é aplicada no casco para evitar o ataque de organismos incrustantes como cracas, mexilhões e algas. Todavia, após um lapso de tempo de um a cinco anos, a tinta se desgasta devido ao contato com a água do mar, resultando em novas incrustações e na diminuição da eficiência operacional, com consequente aumento nos custos, devido, principalmente, ao aumento no consumo de combustível. A solução está em visitas regulares às docas, onde tais organismos podem ser raspados do casco, que é recoberto, então, com uma nova camada de tinta antiincrustante, em que são utilizados organoestanhos.

Em verdade, o uso de compostos organoestânicos como biocidas em tintas antiincrustantes surgiu a partir de um estudo sistemático conduzido, no início da década de 1950, pelo Conselho Internacional de Pesquisas

⁷ Disponível em http://www2.dbd.puc-rio.br/arquivos/145000/149200/10_149260.htm?codBib= e em http://www2.dbd.puc-rio.br/pergamum/tesesabertas/0310256_05_cap_03.pdf, acesso em 06/10/09.

sobre Tintas, no Instituto de Química Orgânica, em Utrecht, Holanda, que avaliou a ação dos organoestanhos em fungos e bactérias, organismos marinhos, vermes parasitas, caramujos aquáticos e insetos. As propriedades biocidas desses compostos à base de TBT foram então comprovadas e passaram a ser exploradas comercialmente.

Por volta de 1960, o TBT já era bastante utilizado em tintas antiincrustantes, sendo motivo de preocupação, duas décadas após, quando se verificou, nos estuários do Reino Unido e da França, a redução na produção de ostras devido à contaminação desses animais pelo composto. Em 1989, os efeitos prejudiciais dos compostos com organoestanho foram reconhecidos pela IMO, o que ensejou, anos mais tarde, a assinatura da Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Navios, cujo texto ora se avalia.

Vários estudos já demonstraram os efeitos tóxicos dos compostos organoestânicos em espécies marinhas, como moluscos, algas e zooplânctons. Entre os mais significativos, estão os efeitos deletérios do TBT sobre a reprodução de ostras e neogastrópodes, indicando que o composto está entre os mais tóxicos já introduzidos no ambiente aquático.

Um trabalho, publicado em 1981, sobre o surgimento de órgãos sexuais masculinos em fêmeas de gastrópodes (*Nassarius obsoletus*) também foi relacionado à contaminação por TBT. Esse fenômeno, chamado de “imposex”, é irreversível e provoca a esterilização dos animais, podendo até exterminar populações de espécies mais sensíveis. O grau de desenvolvimento do pênis e a frequência do “imposex” foram relacionados aos níveis de TBT, sendo mais intensos junto a portos e marinas.

Com relação aos bivalves, esses organismos filtradores apresentam grande potencial de bioacumulação dos organoestanhos e, juntamente com moluscos e ostras, servem como bioindicadores de poluição por TBT nos ecossistemas marinhos, por possuírem habilidade limitada para metabolizar e eliminar tais compostos. Essas observações alertam para o risco ambiental potencial relacionado à biotransferência desses compostos aos outros elos da cadeia alimentar, podendo alcançar o homem.

Já os estudos desenvolvidos com algas mostraram que o tipo

de resposta geralmente envolve taxas de crescimento e de fotossíntese reduzidas, e até a morte das células, dependendo da espécie e da dose do composto. Dos compostos organoestânicos mais largamente utilizados, o TBT aparece como o mais tóxico para as microalgas marinhas e de água doce. Mas vários estudos também demonstraram que as microalgas se adaptam aos organoestanhos e são capazes de acumular alguns desses compostos em baixas concentrações.

A presença de TBT em sedimentos também é muito discutida quanto à poluição ambiental, uma vez que esses compostos têm meia vida de 100 a 800 dias, dependendo das condições de oxigenação. O TBT tem uma alta afinidade por partículas e está fortemente ligado aos sedimentos, sendo acumulado muito próximo ao local de lançamento. Sob determinadas condições hidrodinâmicas, o contaminante pode ser liberado do sedimento para a água ou acumulado na cadeia alimentar. Assim, os sedimentos podem ser considerados tanto absorvedores quanto fontes do contaminante no ambiente aquático, o que o coloca no centro da questão ambiental.

No Brasil, onde ainda não há controle ou legislação para gerenciar esse problema, ele pode se tornar extremamente grave. Enquanto no exterior o TBT sofre restrições há mais de vinte anos, em nosso País ainda não existe controle sobre esse composto nas embarcações. Assim, é de especial interesse que o Brasil siga as recomendações da IMO para banir o uso das substâncias à base de TBT.

Por todas as razões expendidas, não resta a menor dúvida quanto à relevância da Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Navios e à necessidade de internalizá-la em nosso País, razão pela qual somos pela **aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 1.804, de 2009**.

Sala da Comissão, em 10 de novembro de 2009.

Deputado ANTONIO CARLOS MENDES THAME

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto

de Decreto Legislativo nº 1.804/2009, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Antonio Carlos Mendes Thame.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Roberto Rocha - Presidente, Marcos Montes e Jurandy Loureiro - Vice-Presidentes, André de Paula, Antonio Carlos Mendes Thame, Antônio Roberto, Edson Duarte, Gervásio Silva, Paulo Piau, Sarney Filho, Zé Geraldo, Cezar Silvestri, Fernando Marroni, Germano Bonow, Homero Pereira, Moreira Mendes, Paulo Roberto Pereira e Roberto Balestra.

Sala da Comissão, em 25 de novembro de 2009.

Deputado ROBERTO ROCHA
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

Pela presente proposição, pretende-se internalizar o texto da Convenção mencionada na ementa, adotada pela “Organização Marítima Internacional”, em Londres, em 05 de outubro de 2001.

Na Exposição de Motivos anexa à Mensagem presidencial, o Sr. Ministro das Relações Exteriores justifica a importância da Convenção em tela para prevenção e controle da poluição causada por navios.

Na CREDN – Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, a Convenção foi aprovada nos termos do Parecer do Relator, nobre Deputado ALDO REBELO, que ofereceu a proposição em epígrafe.

A proposição chega também à esta douta CCJC – Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, para análise de sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, no prazo do regime urgente de tramitação.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A iniciativa da presente proposição é válida, pois “ex vi” do art. 49, I da CF a competência neste caso é exclusiva do Congresso Nacional, sendo adequada consequentemente a espécie normativa apresentada pela Comissão Autora (CF: art. 59, VI c/c RICD: art. 109, II).

No mais, a análise detida da proposição e do texto da

Convenção a ser internalizado revela não haverem óbices relativos aos aspectos a observar nesta oportunidade.

Realmente, a Convenção, composta de 21 artigos e 4 anexos (o Anexo 4 tem 2 apêndices), respeita os princípios que norteiam o Direito Internacional Público: são previstas obrigações gerais, a aplicação, são previstas violações, a forma de emendamento, formas de assinatura, adesão e denúncia. Não há outrossim afronta ao texto constitucional e a técnica legislativa é adequada e típica de tais instrumentos.

Assim, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do PDC nº 1.804/09 e do texto convencional descrito na ementa.

É o voto.

Sala da Comissão, em 10 de novembro de 2009.

Deputado SÉRGIO BARRADAS CARNEIRO

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 1.804/2009, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Sérgio Barradas Carneiro.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Tadeu Filippelli - Presidente, Bonifácio de Andrada e José Maia Filho - Vice-Presidentes, Antonio Carlos Biscaia, Antonio Carlos Pannunzio, Arolde de Oliveira, Carlos Bezerra, Colbert Martins, Efraim Filho, Flávio Dino, Francisco Tenorio, Geraldo Pudim, Gerson Peres, Gonzaga Patriota, João Almeida, João Campos, José Eduardo Cardozo, José Genoíno, Jutahy Junior, Magela, Marçal Filho, Marcelo Itagiba, Marcelo Ortiz, Márcio França, Mauro Benevides, Mendes Ribeiro Filho, Mendonça Prado, Osmar Serraglio, Paes Landim, Paulo Magalhães, Paulo Maluf, Regis de Oliveira, Rubens Otoni, Sandra Rosado, Sérgio Barradas Carneiro, Themístocles Sampaio, Vicente Arruda, Vieira da Cunha, Vital do Rêgo Filho, Alexandre Silveira, Arnaldo Faria de Sá, Chico Alencar, Chico Lopes, Dilceu Sperafico, Edson Aparecido, Fernando Coruja, Humberto Souto, João Magalhães, Jorginho Maluly, José Guimarães, Odílio Balbinotti, Pastor Pedro Ribeiro, Ricardo Barros, Ricardo Tripoli, Silvio Costa e Wilson Santiago.

Sala da Comissão, em 17 de novembro de 2009.

Deputado TADEU FILIPPELLI
Presidente

FIM DO DOCUMENTO