

**AVULSO NÃO
PUBLICADO
PROPOSIÇÃO
DE PLENÁRIO**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 954-B, DE 2007 **(Do Sr. Valdir Colatto)**

Dispõe sobre a obrigatoriedade de inspeção da água de lastro nos navios que utilizem os portos nacionais; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e do de nº 2017/07, apensado (relator: DEP. DÉCIO LIMA); e da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, pela aprovação deste e do de nº 2017/07, apensado, com substitutivo (relatora: DEP. MARINA MAGGESSI).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário – Art. 24, II, “g”

SUMÁRIO

- I - Projeto inicial
- II - Projeto apensado: 2017/07
- III - Na Comissão de Viação e Transportes:
 - Parecer do relator
 - Parecer da Comissão
- IV - Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:
 - Parecer da relatora
 - Substitutivo oferecido pela relatora
 - Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece os princípios básicos a serem obedecidos para inspeção 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 – autoridade marítima: autoridade 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;

III – 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;

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

V – 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;

VI – lastro: qualquer volume sólido ou líquido colocado em um navio para garantir sua estabilidade e condições de flutuação;

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

VIII – 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;

IX – órgão sanitário ou órgão de vigilância sanitária: órgão do poder executivo federal, estadual ou municipal, integrante do Sistema Nacional do

Vigilância Sanitária (SNVS), responsável pela vigilância sanitária em sua respectiva esfera;

X – plataforma: 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;

XI – 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;

XII – tanque de carga: qualquer tanque destinado ao armazenamento da carga usualmente transportada pelo navio;

XIII – tanque de lastro: qualquer tanque destinado especificamente ao armazenamento de água de lastro.

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 descoberto e a costa;

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

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, que deverá estabelecer, no mínimo:

- I – as dimensões das instalações;
- II – a localização apropriada das instalações;
- III – a capacidade das instalações de recebimento e processamento das amostras;
- 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 a demanda normal de análise;
- 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, 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\$ 200,00 (duzentos reais) e, no máximo, R\$ 20.000,00 (vinte 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, por intermédio de suas organizações competentes, com as seguintes atribuições:

a) fiscalizar portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio em águas sob jurisdição nacional, autuando os infratores na esfera de sua competência;

b) encaminhar os dados, informações e resultados de apuração de responsabilidades aos órgãos federais de meio ambiente e de vigilância sanitária, para avaliação dos danos ambientais e início das medidas judiciais cabíveis;

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 e das plataformas e suas instalações de apoio, quanto a impactos ambientais decorrentes da introdução de espécies aquáticas por meio de água de lastro;

b) avaliar os danos ambientais causados por troca de água de lastro de navios, nos portos organizados, dutos, instalações portuárias, plataformas e suas instalações de apoio;

c) encaminhar à Procuradoria-Geral da República relatório circunstanciado sobre os danos ambientais para a propositura das medidas judiciais necessárias;

III – o órgão estadual de meio ambiente com as seguintes competências:

a) realizar o controle ambiental e a fiscalização dos portos organizados, das instalações portuárias e das plataformas e suas instalações de apoio, quanto a impactos ambientais decorrentes da introdução de espécies aquáticas por meio de água de lastro, 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;

IV – o órgão municipal de meio ambiente, com as seguintes competências:

a) avaliar os danos ambientais causados pela introdução de espécies aquáticas por meio de água de lastro 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.

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

A água de lastro, captada pelas embarcações para que se mantenham estáveis, é uma necessidade de navegação, porém um problema dos pontos de vista ambiental e de saúde pública. O lastro dos navios transporta organismos vivos de um porto para outro, muitas vezes em viagens transoceânicas.

Esse transporte representa um enorme potencial de introdução de espécies invasoras em ambientes aquáticos. Tais animais e plantas, encontrando condições favoráveis nos corpos d'água em que são despejados, causam grandes prejuízos locais e regionais.

Por não terem predadores nos ambientes colonizados, passam a se reproduzir e competir com espécies nativas semelhantes, provocando desequilíbrios nos ecossistemas e afetando a biota local e as economias que dela dependem.

Há inúmeros exemplos dessas espécies invasoras, e no caso do Brasil, podemos citar pelo menos três:

- Mexilhão dourado, *Limnoperna fortunei* - originário da China e sudeste da Ásia, avistado pela primeira vez na desembocadura do Rio da Prata, na costa Argentina, em 1991, provavelmente introduzido por água de lastro, teve seu primeiro registro no Brasil, no Rio Grande do Sul, em 1999; provoca entupimento em tubulações de água, aumentando os custos de manutenção dos sistemas de abastecimento municipais.
- Siri *Charybdis hellerii* – originário do Oceano Índico, provavelmente introduzido no Caribe via água de lastro, observado na Baía de Todos os Santos, Salvador e baías de Sepetiba e Guanabara, no Rio de Janeiro; essa espécie, sem valor comercial, tem provocado o desaparecimento das espécies nativas de siris que têm importância pesqueira.
- Molusco bivalve *Isognomon bicolor* – espécie introduzida do Caribe que invadiu a região entremarés do litoral brasileiro há cerca de 10 anos; vive em altas densidades nos costões, impedindo a fixação de muitas espécies nativas. Os organismos transportados incluem também patógenos de elevada periculosidade, como vibrião da cólera, coliformes fecais e *Escherichia coli*, entre outros. Uma vez que a água de lastro pode ser descartada no porto, para carregamento dos tanques com o produto a ser transportado, há sérios riscos de disseminação de contaminantes biológicos. Há um esforço internacional, coordenado pela Organização Marítima Internacional – IMO, no sentido de minimizar a

disseminação de espécies aquáticas por meio de água de lastro. Desde 1992, esse organismo vinculado à ONU estuda meios de controle e monitoramento do problema.

O resultado foi a adoção, no início do ano de 2005, da Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento de Água de Lastro e Sedimentos de Navios, incluindo diretrizes, recomendações e técnicas a serem adotadas nesse sentido. O Brasil assinou a convenção em 25 de janeiro de 2005. Anteriormente à assinatura, um grupo interministerial, composto pelos ministérios do Meio Ambiente e de Minas e Energia, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários e diversas organizações militares da Marinha, debruçou-se sobre a questão e participou ativamente da elaboração do texto da Convenção.

A contribuição brasileira foi além da mera discussão textual, incluindo a proposição de métodos seguros de troca de água de lastro em alto mar. Esses métodos foram desenvolvidos pela Anvisa, em parceria com a Petrobras, obtendo resultados excelentes, o que levou à sua adoção pela IMO. Dando continuidade às pesquisas, a Anvisa desenvolveu um treinamento piloto para técnicos de postos portuários, para determinar a viabilidade técnica da assim chamada Análise Rápida do Plâncton como uma ferramenta de rotina da vigilância sanitária. Esse método, associado às análises de contaminação biológica e de parâmetros físico-químicos da água, permite a elaboração de protocolos para aplicação generalizada nos portos nacionais.

De nada adiantarão as técnicas desenvolvidas por diferentes instituições nacionais e internacionais, nem tampouco tornar-se o Brasil signatário de convenções, se a aplicação das mesmas depender apenas da iniciativa voluntária da parte menos interessada, ou seja, dos responsáveis pelas embarcações.

É mister que as autoridades portuárias, sanitárias e ambientais equipem-se e efetuem ativa fiscalização das embarcações, zelando pela saúde pública e pela manutenção de condições de equilíbrio dos ecossistemas aquáticos ao fazer cumprir os dispositivos de importante convenção internacional.

Sala das Sessões, em 03 de maio de 2007.

Deputado VALDIR COLATTO

**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 criminosa de outrem, deixar de impedir a sua prática, quando podia agir para evitá-la.

Art. 3º As pessoas jurídicas serão responsabilizadas administrativa, civil e penalmente conforme o disposto nesta Lei, nos casos em que a infração seja cometida por decisão de seu representante legal ou contratual, ou de seu órgão colegiado, no interesse ou benefício da sua entidade.

Parágrafo único. A responsabilidade das pessoas jurídicas não exclui a das pessoas físicas, autoras, co-autoras ou partícipes do mesmo fato.

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

Código Penal

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição, decreta a seguinte lei:

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.*

PROJETO DE LEI N.º 2.017, DE 2007

(Da Sra. Sueli Vidigal)

Estabelece princípios para o gerenciamento da água de lastro.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-954/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece os princípios básicos a serem seguidos no gerenciamento de água de lastro por navios que operem em águas jurisdicionais brasileiras.

Art. 2º Todo navio que opere em águas jurisdicionais brasileiras deve estar munido de um Plano de Gerenciamento de Água de Lastro.

§ 1º O Plano de Gerenciamento de Água de Lastro deve ser específico para cada navio e estar incluído na sua documentação operacional.

§ 2º O Plano de Gerenciamento de Água de Lastro deve conter, no mínimo, as seguintes informações:

I – ações a serem empreendidas para reduzir a transferência de organismos aquáticos nocivos e patogênicos;

II – medidas adotadas para prover segurança e efetividade nos procedimentos de gerenciamento de água de lastro;

III – indicação dos pontos onde seja possível a coleta de amostras da água de lastro representativas do lastro que o navio traz;

IV – nome do oficial a bordo responsável por assegurar que o Plano seja corretamente implementado.

§ 3º O Plano deve estar disponível em inglês, francês ou espanhol.

Art. 3º O gerenciamento de água de lastro compreende processos mecânicos, físicos, químicos e biológicos, individualmente ou em combinação, para remover, tornar inofensiva ou evitar a captação ou descarga de

organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos encontrados na água de lastro e sedimentos.

§ 1º Serão fixados em regulamento os procedimentos e as condições para o gerenciamento da água de lastro.

§ 2º O gerenciamento da água de lastro deve incluir a troca da água de lastro nos seguintes casos:

I – quando um navio seja procedente de porto estrangeiro ou de águas estrangeiras ou internacionais e se destine a porto ou terminal brasileiro;

II – em operações de navegação entre bacias hidrográficas distintas;

III – em operações de navegação entre portos marítimos e fluviais.

Art. 4º Incumbe à autoridade marítima competente, ouvidas as autoridades ambiental e sanitária, identificar e divulgar as áreas e as situações em que a tomada e a descarga de água de lastro estão proibidas ou restritas, incluindo as seguintes:

I – áreas nas quais tenham ocorrido irrupções ou infestações ou em que seja conhecida a existência de uma população de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos;

II – áreas nas quais ocorra o florescimento de fitoplâncton;

III – nas proximidades da descarga de esgotos sanitários ou de operações de dragagem;

IV – áreas nas quais a corrente de maré provoca turbilhonamento de sedimentos;

V – áreas nas quais a troca de água pela maré é insignificante;

VI – áreas ecologicamente sensíveis e em unidades de conservação.

Art. 5º É proibida a descarga ou a tomada de água de lastro nas condições previstas no art. 4º e ainda:

I – à noite, quando organismos do fundo podem subir na coluna de água;

II – em águas rasas;

III – quando a operação puder causar turbilhonamento de sedimentos.

Art. 6º Os navios que escalem em portos ou terminais brasileiros estão sujeitos a inspeção naval, para verificação da conformidade com esta Lei, na forma de regulamento.

Art. 7º Independentemente de outras cominações legais e da obrigação de reparar os danos causados, o descumprimento desta Lei sujeita o infrator às sanções previstas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, na Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, e seus regulamentos.

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

JUSTIFICAÇÃO

A água de lastro, utilizada pelas embarcações para a manutenção de sua estabilidade, tem provocado problemas sob os aspectos ambiental e de saúde pública, uma vez que possibilita a transferência de organismos vivos, muitos dos quais patogênicos, entre locais muitas vezes distantes e ecologicamente bastante diversos.

Muitos são os casos relatados de espécies invasoras introduzidas por meio da água de lastro. No caso do Brasil, ao menos três exemplos podem ser citados. A espécie *Isognomon bicolor*, um molusco bivalve, veio do Caribe e, há cerca de 10 anos, vive na região entremarés do litoral brasileiro, onde alcança altas densidades e impede a fixação de muitas espécies nativas. Também o siri *Charybdis hellerii*, originário do Oceano Índico e observado atualmente em várias regiões do litoral brasileiro como nas baías de Todos os Santos, Sepetiba e Guanabara, tem provocado o desaparecimento das espécies nativas de siris que têm importância pesqueira. No entanto, o caso mais emblemático provavelmente seja o do mexilhão-dourado, *Limnoperna fortunei*, originário da China e sudeste da Ásia e registrado na Argentina em 1991 e no Brasil, no Rio Grande do Sul, em 1999. Atualmente está disseminado em várias bacias hidrográficas, tendo atingido, inclusive, o Pantanal. Provoca redução de diâmetro e obstrução de tubulações dos sistemas de abastecimento de água potável, e entupimento de filtros dos sistemas de arrefecimento das turbinas de geração de energia, o que requer a realização de manutenções específicas e mais freqüentes, com elevação dos custos.

Entre os organismos transportados pela água de lastro, também se encontram patogênicos, como o vibrião da cólera, coliformes fecais e *Escherichia coli*.

Diante da gravidade do problema, a Organização Marítima Internacional (MO) vem coordenando ações para minimizar a disseminação de espécies aquáticas por meio de água de lastro, tendo como resultado a Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento de Água de Lastro e Sedimentos de Navios, adotada em 13 de fevereiro de 2004.

O projeto de lei que ora apresentamos objetiva contribuir para a solução do problema, fixando alguns princípios para o gerenciamento da água de lastro em águas jurisdicionais brasileiras. Contamos, portanto, com sua rápida aprovação nesta Casa.

Sala das Sessões, em 12 de setembro de 2007.

Sueli Vidigal
Deputada Federal PDT/ES

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 criminosa de outrem, deixar de impedir a sua prática, quando podia agir para evitá-la.

.....
.....

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 tranquilas, 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).

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei nº954, de 2007, do nobre Deputado Valdir Colatto, e o seu apenso, o PL nº 2.017, de 2007, de autoria da Ilustre Deputada Sueli Vidigal, ambos com o intuito de contribuir para a solução do problema ambiental gerado pela troca da água de lastro dos navios em território brasileiro.

O PL principal prevê que todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, disporá de instalações ou meios adequados para proceder à coleta e análise de amostras de água de lastro, de acordo com os critérios estabelecidos pelos órgãos sanitários e ambientais. As instalações serão construídas com base em estudos técnicos que deverão levar em consideração o porte e a intensidade de movimentação dos navios nos portos. Estabelece, também, que a coleta de amostras seguirá a orientação da autoridade de vigilância sanitária e deve ser realizada nos tanques de carga com água de lastro e nos tanques de lastro.

Por fim, institui multa pelo descumprimento das obrigações previstas, cujo valor será fixado em regulamento, podendo variar de R\$ 200,00 a R\$ 20.000,00, e estabelece as responsabilidades e atribuições de cada órgão público para o cumprimento das normas estabelecidas no PL.

O projeto de lei apensado, por sua vez, determina que todo navio que opere em águas jurisdicionais brasileiras deve estar munido de um Plano de Gerenciamento de Água de Lastro, que deverá ser específico para cada navio e fazer parte da sua documentação. Esse plano deve conter as ações empreendidas para reduzir a transferência de organismos nocivos, as medidas de segurança

adotadas no gerenciamento de água de lastro, a indicação dos pontos onde poderão ser coletadas amostras da água de lastro e o nome do oficial a bordo responsável pelo referido gerenciamento. Define que essas normas também deverão ser aplicadas às embarcações que façam escala em portos brasileiros.

Esse PL determina, ainda, que seja realizada a troca da água de lastro nos navios procedentes de outros países com destino ao Brasil, naqueles que estejam transitando entre bacias hidrográficas no Brasil e em embarcações que partam de porto marítimo para porto fluvial, e vice-versa. Por fim, incumbe à autoridade marítima de identificar as áreas em que sejam proibidas a tomada e descarga de água de lastro, incluindo: as áreas infestadas de organismos aquáticos nocivos; as com fitoplânctons; as com turbilhonamento de sedimentos; as com troca insignificante de água pela maré; as ecologicamente sensíveis ou em unidades de conservação. Proíbe, também, essas operações à noite, em águas rasas ou quando a operação puder causar turbilhonamento de sedimentos.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Sabemos que a água de lastro é necessária para evitar que os navios que descarregaram seus porões no porto de destino tenham a sua estabilidade comprometida na viagem de volta. Entretanto, o esvaziamento dessa água tem causado uma série de problemas ambientais, pois, dependendo das condições do local de descarga, os organismos aquáticos transportados nas embarcações podem desenvolver-se com impactos na fauna e na flora naturais do local de despejo. A água de lastro tem impactos ainda na saúde pública, uma vez que pode ser responsável pela propagação de bactérias causadoras de diversas doenças endêmicas. Por esse motivo, não podemos deixar de reconhecer que são justas as preocupações que moveram os autores das proposições em análise.

Não obstante, a questão da poluição causada pelo descarregamento da água de lastro dos navios não é um problema restrito aos portos brasileiros, mas de abrangência internacional, o que exige a adoção de regras que sejam aplicadas em nível mundial. Nesse sentido, após doze anos de debates, dos quais o Brasil participou efetiva e decisivamente, a Organização Marítima Internacional resolver adotar, no ano de 2004, a Convenção Internacional de Controle e Gestão da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, de cujo texto o Brasil é signatário deste o ano de 2005.

Essa Convenção aguarda, agora, a ratificação do Congresso Nacional para que possa entrar em vigor e, assim, compor o ordenamento jurídico brasileiro. Porém, o Poder Executivo ainda não enviou a esta Casa o texto definitivo para que possa ser analisado e validado, como manda a Constituição Federal.

Com o intuito de antecipar a aplicação dos princípios e os procedimentos definidos na Convenção, a autoridade marítima brasileira expediu, no ano de 2005, a Norma da Autoridade Marítima – NORMAN –20/DPC, com o propósito de “Estabelecer requisitos referentes à prevenção da poluição por parte das embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), no que tange ao Gerenciamento de Água de Lastro”. Essa norma, construída com a colaboração de todos os atores interessados, encontra-se em pleno vigor e está totalmente compatível com o texto da Convenção Internacional.

Portanto, em que pese a boa intenção dos autores, entendemos desnecessária qualquer iniciativa no sentido de produzir um texto legal regulando tal matéria, já que os debates no seio na Organização Marítima Internacional conseguiram resultado efetivo, que se traduziu na adoção de uma Convenção Internacional sobre o tema. A demora, que geralmente ocorre no processo de ratificação dos acordos internacionais, poderia ser levantada como argumento em prol dos projetos de lei em questão, entretanto, nem isso pode ser alegado, uma vez que a NORMAN editada pela autoridade aeronáutica supre a lacuna normativa sobre o assunto, até que o texto da Convenção seja definitivamente aprovado pelo Congresso Nacional.

Assim, em nosso entendimento, o melhor que podemos fazer neste momento é reconhecer a validade do trabalho realizado pelos técnicos brasileiros junto à Organização Marítima Internacional, aguardando a aprovação da Convenção Internacional de Controle e Gestão da Água de Lastro e Sedimentos de Navios. Isso não significa, entretanto, que tenhamos que ficar parados. Podemos sim, por meio dos instrumentos legislativos adequados, fazer gestões junto ao Governo Federal, para que possamos apreciar, no menor espaço de tempo, a referida Convenção.

Estaremos dessa forma, contribuindo para a salvaguarda dos preceitos que regem as negociações internacionais, e buscando, por outro lado, soluções duradouras para resolver esse importante problema que não interessa apenas ao Brasil, mas toda a comunidade marítima internacional.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, somos pela REJEIÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 954, de 2007, e do seu apenso, o PL nº 2.017, de 2007.

Sala da Comissão, em 12 de novembro de 2007.

Deputado Décio Lima

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 954/07 e o Projeto de Lei nº 2.017/07, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Décio Lima.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eliseu Padilha - Presidente, José Santana de Vasconcellos, Mauro Lopes e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Aline Corrêa, Camilo Cola, Carlos Brandão, Ciro Pedrosa, Davi Alves Silva Júnior, Décio Lima, Devanir Ribeiro, Giovanni Queiroz, Gladson Cameli, Gonzaga Patriota, Ilderlei Cordeiro, Jilmar Tatto, Lael Varella, Moises Avelino, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Claudio Cajado, Cristiano Matheus, Edinho Bez, Edson Aparecido, Jurandy Loureiro, Marinha Raupp, Milton Monti, Osvaldo Reis e Pedro Fernandes.

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2007.

Deputado ELISEU PADILHA

Presidente

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão para análise de mérito, nos termos dos arts. 24, II, e 32, XIII, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei nº 954, de 2007, que prevê a obrigatoriedade de inspeção da água de lastro nos navios que utilizem portos nacionais.

A proposição, em seu art. 2º, define os termos água de lastro, autoridade marítima, autoridade portuária, instalação portuária ou terminal, instalações de apoio, lastro, navio, órgão ambiental ou órgão de meio ambiente, órgão sanitário ou órgão de vigilância sanitária, plataforma, porto organizado, tanque de carga e tanque de lastro. No art. 3º, explicita o que considera águas sob jurisdição nacional.

O art. 4º do PL 954/2007 determina que 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. A definição das características das instalações e meios destinados à coleta e análise de amostras de água de lastro é remetida, pela proposição, a estudo técnico, que deverá levar em conta o porte, a intensidade da movimentação de navios e outras características do porto, instalação portuária ou plataforma e suas instalações de apoio.

De acordo com a proposição, o descumprimento do previsto no art. 4º constitui infração, à qual se aplica multa diária entre R\$ 200,00 e R\$ 20.000,00. Independentemente da multa, o infrator sujeita-se a outras sanções administrativas e penais previstas na Lei nº 9.605, de 1998, no Decreto-Lei nº 2.848, de 1940, ou outras normas específicas, recaindo sobre ele, ainda, a responsabilidade civil pelas perdas e danos causados ao meio ambiente e ao patrimônio público e privado.

No art. 6º do projeto, são nomeados os responsáveis pela aplicação da Lei, quais sejam a autoridade marítima e os órgãos federal, estaduais e municipais de meio ambiente, e suas respectivas atribuições.

Finalmente, o PL 954/2007 fixa o prazo de 365 dias para que os portos organizados, as instalações portuárias e as plataformas já em operação se adaptem ao que prevê o art. 4º.

Apenso ao PL 954/2007 encontra-se o PL 2.017/2007, que estabelece os princípios básicos a serem seguidos no gerenciamento de água de lastro por navios que operem em águas jurisdicionais brasileiras. Como primeira medida a ser adotada por esses navios, figura a obrigação de manter a bordo um Plano de Gerenciamento de Água de Lastro, no idioma inglês, francês ou espanhol, no qual constem, no mínimo, informações sobre as ações a serem empreendidas para reduzir a transferência de organismos aquáticos nocivos e patogênicos; as

medidas adotadas para prover segurança e efetividade nos procedimentos de gerenciamento de água de lastro; uma indicação dos pontos onde seja possível a coleta de amostras da água de lastro representativas do lastro que o navio traz; e o nome do oficial a bordo responsável por assegurar que o Plano seja corretamente implementado.

O gerenciamento de água de lastro, como proposto no PL 2.017/2007, compreende processos mecânicos, físicos, químicos e biológicos, individualmente ou em combinação, para remover, tornar inofensiva ou evitar a captação ou descarga de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos encontrados na água de lastro e sedimentos. A proposição remete a regulamento a fixação dos procedimentos e das condições para o gerenciamento da água de lastro, mas determina os casos em que esse gerenciamento deve incluir a troca da água de lastro.

Outrossim, o projeto determina que a autoridade marítima competente, ouvidas as autoridades ambiental e sanitária, identifique e divulgue as áreas e as situações em que a tomada e a descarga de água de lastro sejam proibidas ou restritas, incluindo algumas dessas situações. Também prevê os casos em que é proibida a descarga ou a tomada de água de lastro.

Sujeitam-se a inspeção naval, na forma de regulamento, os navios que escalem em portos ou terminais brasileiros, para verificação da conformidade com a Lei. Em caso de infração, o agente sujeita-se às sanções previstas na Lei nº 9.605, de 1998, na Lei nº 9.966, de 2000, e seus regulamentos, independentemente de outras cominações legais e da obrigação de reparar os danos causados.

No prazo regimental, os projetos, sujeitos à apreciação conclusiva pelas comissões, em regime de tramitação ordinária, não receberam emendas.

As proposições foram analisadas anteriormente pela Comissão de Viação e Transportes, que votou pela sua rejeição.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Os problemas causados pela água de lastro são suficientemente tratados na justificativa de ambos os projetos de lei em análise. Citam-se, como exemplos, o mexilhão-dourado (*Limnoperna fortunei*), um siri (*Charybdis helleri*) e um molusco bivalve (*Isognomon bicolor*), espécies que provavelmente chegaram ao Brasil carregadas pela água de lastro e que aqui se disseminaram causando não apenas danos ambientais, mas econômicos. Há a possibilidade, ainda, de transporte de organismos patogênicos, entre os quais se incluem a *Escherichia coli* e o vibrião da cólera, passando a ser esse também um assunto de grande interesse para a saúde pública.

Por esses motivos, a comunidade internacional, por meio da Organização Marítima Internacional (IMO), mobilizou-se para a adoção de medidas destinadas a minimizar a transferência de espécies aquáticas por meio da água de lastro, o que resultou na formulação da Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento de Água de Lastro e Sedimentos de Navios, que foi adotada em 13 de fevereiro de 2004. Essa Convenção ainda não está em vigor, uma vez que isso só ocorrerá doze meses após a ratificação por 30 Estados, que representem 35% da quantidade de carga mercante (em toneladas) transportada por navios em todo o mundo, mas, até 31 de janeiro do corrente ano, apenas 12 Estados, correspondendo a 3,46 do volume de carga, a haviam ratificado. O Brasil assinou a Convenção em 25 de janeiro de 2005, que foi encaminhada ao Congresso Nacional para ratificação.

No voto, o Relator da Comissão de Viação e Transportes argumentou que as proposições não deveriam ser aprovadas, uma vez que já existe uma Convenção que trata do assunto, além da Norma da Autoridade marítima para o Gerenciamento da Água de Lastro de Navios (Normam20/DPC).

Tenho, no entanto, opinião diversa do relator que nos antecedeu. Um acordo internacional não supre a necessidade de legislação interna sobre o assunto. Podemos citar, entre tantos exemplos, a Lei nº 9.966, de 2000, 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, assunto também tratado pela Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78). Outrossim, a lei deve ter objetivo e conteúdo diverso do contido em uma norma. Uma lei sobre água de lastro deve conter diretrizes gerais, que não se sobrepõem nem substituem a Normam 20.

Ademais, a lei, ao contrário da norma, terá um caráter coercitivo, ao impor sanções em caso de inobservância das regras estabelecidas, tal como ocorre em países como EUA e Austrália, que prevêem multas severas para navios de rota internacional em caso de descumprimento da legislação sobre o gerenciamento da água de lastro.

Deve-se ressaltar que o Brasil tem demonstrado empenho e capacidade para tratar da questão da água de lastro, não apenas pela elaboração e aplicação da Normam 20, mesmo antes da entrada em vigor da Convenção, como também por outras ações que vem desenvolvendo há alguns anos, como a constituição de um grupo de trabalho e de uma força-tarefa que envolve várias instituições brasileiras, com o intuito de estudar e avaliar os riscos inerentes à água de lastro e propor medidas para minimizar os efeitos deletérios ao meio ambiente e à saúde humana.

Creio que as proposições ora em análise são complementares: o PL 954/2007 dispõe sobre a obrigatoriedade de inspeção da água de lastro nos navios que utilizem os portos nacionais, enquanto o PL 2.017/2007 trata do gerenciamento da água de lastro por parte desses navios. Deve ressaltar que esta última proposição baseia-se na citada Normam 20.

Pelo exposto, voto pela aprovação do PL 954/2007 e 2.017/2007, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 27 de novembro de 2008.

Deputada Marina Maggessi
Relatora

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 954, DE 2007
(Apenso: PL 2.017/2007)

Dispõe sobre a inspeção da água de lastro nos navios que utilizem os portos nacionais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece os princípios básicos a serem seguidos no gerenciamento de água de lastro por navios que operem em águas jurisdicionais brasileiras.

Art. 2º Todo navio que opere em águas jurisdicionais brasileiras deve estar munido de um Plano de Gerenciamento de Água de Lastro.

§ 1º O Plano de Gerenciamento de Água de Lastro deve ser específico para cada navio e estar incluído na sua documentação operacional.

§ 2º O Plano de Gerenciamento de Água de Lastro deve conter, no mínimo, as seguintes informações:

I – ações a serem empreendidas para reduzir a transferência de organismos aquáticos nocivos e patogênicos;

II – medidas adotadas para prover segurança e efetividade nos procedimentos de gerenciamento de água de lastro;

III – indicação dos pontos onde seja possível a coleta de amostras da água de lastro representativas do lastro que o navio traz;

IV – nome do oficial a bordo responsável por assegurar que o Plano seja corretamente implementado.

§ 3º O Plano deve estar disponível em português, inglês, francês ou espanhol.

Art. 3º O gerenciamento de água de lastro compreende processos mecânicos, físicos, químicos e biológicos, individualmente ou em combinação, para remover, tornar inofensiva ou evitar a captação ou descarga de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos encontrados na água de lastro e sedimentos.

§ 1º Serão fixados em regulamento da autoridade competente, conforme a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, os procedimentos e as condições para o gerenciamento da água de lastro.

§ 2º O gerenciamento da água de lastro deve incluir a troca da água de lastro nos seguintes casos:

I – quando um navio for procedente de porto estrangeiro ou de águas estrangeiras ou internacionais e se destine a porto ou terminal brasileiro;

II – em operações de navegação entre bacias hidrográficas distintas;

III – em operações de navegação entre portos marítimos e fluviais.

Art. 4º Incumbe à autoridade marítima competente, ouvidas as autoridades ambiental e sanitária, identificar e divulgar as áreas e as situações em que a tomada e a descarga de água de lastro estão proibidas ou restritas, incluindo as seguintes:

I – áreas nas quais tenham ocorrido irrupções ou infestações ou em que seja conhecida a existência de uma população de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos;

II – áreas nas quais ocorram explosões populacionais de fitoplâncton;

III – nas proximidades da descarga de esgotos sanitários ou de operações de dragagem;

IV – áreas nas quais a corrente de maré provoca turbilhonamento de sedimentos;

V – áreas nas quais a troca de água pela maré é insignificante;

VI – áreas ecologicamente sensíveis e em unidades de conservação.

Art. 5º É proibida a descarga ou a tomada de água de lastro nas condições previstas no art. 4º e ainda:

I – à noite, quando organismos do fundo podem subir na coluna de água;

II – em águas rasas;

III – quando a operação puder causar turbilhonamento de sedimentos.

Art. 6º Os navios que escalem em portos ou terminais brasileiros estão sujeitos à inspeção naval, para verificação da conformidade com esta Lei, na forma do regulamento referido no § 1º do art. 3º desta Lei.

Parágrafo único. Os órgãos competentes deverão dispor dos meios necessários à coleta e à análise das amostras da água de lastro.

Art. 7º Independentemente de outras cominações legais e da obrigação de reparar os danos causados, o descumprimento desta Lei sujeita o infrator às sanções previstas na Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, na Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, e seus regulamentos.

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

Sala da Comissão, em 27 de novembro de 2008.

Deputada Marina Maggesi

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 954/2007, e do PL 2017/2007, apensado, com substitutivo, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Marina Maggesi.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

André de Paula - Presidente, Ricardo Tripoli, Jorge Khoury e Marcos Montes - Vice-Presidentes, Edson Duarte, Marcelo Almeida, Marina Maggesi, Paulo Teixeira, Rebecca Garcia, Antônio Roberto, Fábio Souto, Luiz Carreira e Moreira Mendes.

Sala da Comissão, em 3 de dezembro de 2008.

Deputado ANDRÉ DE PAULA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO