

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 9 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