

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE LEI Nº 954, DE 2007

(Apenso: PL 2.017/2007)

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

Autor: Deputado **Valdir Colatto**

Relatora: Deputada **Marina Maggessi**

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, mas ainda não a encaminhou 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 preocupa-se com a infra-estrutura em terra necessária à análise da água de lastro e à fiscalização dos navios que aportam em águas brasileiras, 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. Os dispositivos devem, assim, ser incorporados num novo texto.

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

Sala da Comissão, em de de 2008.

Deputada Marina Maggessi
Relatora

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

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

Dispõe sobre a obrigatoriedade de 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 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 a inspeção naval, para verificação da conformidade com esta Lei, na forma de regulamento.

Art. 7º 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, na forma de regulamento.

Art. 8º 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. 9º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em de de 2008.