

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
Recebido em 13/12/2012 às 19h04
Valéria / Mat. 46957

MPV 595

00621

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA 12/12/2012	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 595			
AUTOR Sueli Vidigal PDT/ES	Nº PRONTUÁRIO			
TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (x) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Acrescenta-se artigo 61, 62, 63, 64, 65, 66 renumerando-se os demais, à Medida Provisória 595:

Art. 61 Fica criado o Plano de Gerenciamento de Água de Lastro.

Parágrafo Único: 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.62 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. 63 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. 64 É proibida a descarga ou a tomada de água de lastro nas condições previstas no art. 3º 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. 65 Os navios que escalam em portos ou terminais brasileiros estão sujeitos a inspeção naval, para verificação da conformidade com esta Lei, na forma de regulamento.

Art. 66 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.

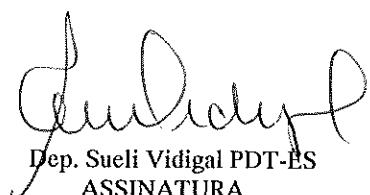
JUSTIFICAÇÃO

O transporte marítimo movimenta mais de 80% das comodites do mundiais e transfere, internacionalmente, entre seis e doze bilhões de toneladas de água de lastro a cada ano. Para realizarem operações seguras e eficientes, os navios dependem do uso do lastro em seus tanques ou porões, para fornecer estabilidade, equilíbrio e manobrabilidade quando descarregados. Por conta disso, estas embarcações realizam, na sua movimentação em busca de carga, uma grande transferência de água ao redor do mundo. Dessa forma, microorganismos são introduzidos em locais diferentes de seu habitat natural, o que tem se constituído em ameaça para o sistema marinho, com consequente repercussão econômica, devido sobretudo, a inclusão de espécies exóticas que para quais não existem predadores no Brasil, e a concorrência por alimentos destas espécies exóticas com as nossas espécies nativas de pescados e algas.

Diante da gravidade do problema, a Organização Marítima Internacional (OMI) 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, e que ainda não entrou em vigor devido à falta de adesão de todas as partes interessadas.

A não ratificação da Convenção pelos países do globo não exclui a responsabilidade do Governo Brasileiro em estabelecer diretrizes eficientes para a proteção da Costa Brasileira no que diz respeito ao lastre e deslastre da água de lastro pelas embarcações internacionais e nacionais, pois, a cada dia somos expostos a novas invasões de espécies exógenas ou alienígenas que poderão em médio prazo causar prejuízos econômicos, sociais e ambientais.

Por isto, é necessário que nesta MP que trata da exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias, seja alocado um plano de gerenciamento de água de lastro para que a proteção do ambiente costeiro seja e assegurado em forma de lei.



Dep. Sueli Vidigal PDT-ES
ASSINATURA