

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

SUBSTITUTIVO DO RELATOR AO PROJETO DE LEI Nº 7.188-B, DE 2002

Desvincula, parcialmente, no exercício de 2003, a aplicação dos recursos de que tratam os arts. 48, 49 e 50 da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, pertencentes à União, dá nova redação ao art. 50 da mesma lei e dá outras providências.

SUBEMENDA Nº

Acrescente-se ao Substitutivo do Relator ao Projeto de Lei nº 7.188-B, de 2002, o seguinte artigo 3º, passando-se o atual art. 3º para 4º, renumerando-se os demais:

"Art. 3º Serão destinados, no período de 2004 a 2010, ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT do Ministério dos Transportes, para aplicação obrigatória na concepção, desenvolvimento e implementação do Sistema de Monitoramento de Movimentação de Navios na Costa Brasileira – SISMEA, 7,5% dos recursos assim distribuídos:

I – ao Comando da Marinha, na forma do § 4º do art. 27 da Lei nº 2.004, de 3 de outubro de 1953, na redação que lhe foi dada pelo art. 7º da Lei 7.990, de 28 de dezembro de 1989, e da alínea *c* do inciso II do art. 49 da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997;

II – ao Ministério da Ciência e Tecnologia, na forma da alínea *d* do inciso I e da alínea *f* do inciso II do art. 49 da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, não se lhe aplicando a destinação especial de que trata o § 1º do artigo;

III – ao Ministério do Meio Ambiente, na forma do inciso II do § 2º do art. 50 da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997;

IV – ao Ministério de Minas e Energia, na forma do inciso I do § 2º do art. 50 da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, mantida a proporcionalidade da distribuição dos recursos a que se refere o art. 2º desta Lei”

JUSTIFICAÇÃO

Estamos oferecendo à apreciação dos nobres Pares desta Comissão a presente emenda ao Substitutivo do Relator ao Projeto de Lei nº 7.188, de 2002, que destina recursos ao SISMEA – SISTEMA DE MONITORAMENTO DE MOVIMENTAÇÃO DE NAVIOS NA COSTA BRASILEIRA, sob responsabilidade institucional do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT do Ministério dos Transportes.

O SISMEA, a partir de sua implementação, será utilizado no apoio a inúmeras atividades públicas e privadas, desde as relacionadas ao monitoramento de navios, tanto na costa como nos rios e lagos navegáveis, como as de controle da poluição, além de se constituir em mais um componente de grande relevo, associado ao desenvolvimento da tecnologia de ponta no País. Daí a pertinência de sua inclusão entre os beneficiários dos recursos de que trata a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

O Brasil, de dimensões continentais, com um litoral de 8.500 quilômetros e cerca de 30 portos, entre marítimos e hidroviários, e com uma das maiores malhas hidroviárias do planeta, abrangendo 40.000 quilômetros de vias navegáveis interiores, deve ser, por excelência, um País com perspectivas de desenvolvimento apoiado no transporte aquaviário.

O cenário produtivo brasileiro reflete uma ascensão vertiginosa da produção agrícola, especialmente na condição de commodities, elevando as nossas exportações e contribuindo de forma significativa para o superávit da balança comercial. Não menos importante é a prospecção e produção de petróleo na costa brasileira, merecendo atenção especial tanto as embarcações de transporte de petróleo e seus derivados quanto as de apoio logístico às plataformas petrolíferas.

Se por um lado, o Governo Federal, através do Ministério dos Transportes, implementa ações voltadas à melhoria da infra-estrutura de transportes, o monitoramento das vias navegáveis (marítimas e hidroviárias) deverá fazer parte das prioridades governamentais, como fator relevante para o

tráfego seguro das embarcações e para a preservação ambiental.

O cenário mundial mesclado de aspectos que vão desde a competitividade comercial a ataques terroristas, passando seguramente pelo contrabando de armas, entorpecentes e ações predatórias como a pesca em águas territoriais, não permite que o Brasil mantenha uma posição passiva diante da necessidade de monitoramento de embarcações.

O sistema é um conjunto de softwares, que juntamente com a tecnologia desenvolvida para a utilização de radares, transmissão por satélite, sensores e cartas náuticas eletrônicas, permite a seus operadores o controle de movimentação de embarcações.

Atualmente já em utilização nos países mais desenvolvidos, seus benefícios vão desde a supervisão eficiente e segura da entrada e saída de embarcações, prevenção de acidentes, redução dos impactos ambientais, identificação dos responsáveis por acidentes, para posterior punição e ressarcimento dos prejuízos; até o auxílio às operações da Guarda Costeira, Polícia Federal, Receita Federal, Agência Nacional de vigilância sanitária e IBAMA.

O DNIT tem a intenção de melhorar e otimizar os procedimentos existentes, os níveis de proteção ambiental e de segurança. O principal ponto de enfoque é a melhoria dos procedimentos relativos a produtos perigosos, no que diz respeito ao relato de medidas preventivas em casos de incidente ou calamidade. Por isso, deve-se fazer uma abordagem nacional, de modo que todos os portos operem sob a mesma legislação, seguindo as mesmas diretrizes, permitindo às autoridades os meios para proteger a costa brasileira.

Para tanto, é necessário ouvir as partes envolvidas nesse ambiente da rede de dados, determinar o estabelecimento da coordenação interorganizacional e estabelecer as especificações para a implementação do sistema de informações de gerenciamento.

O DNIT selecionou 18 portos onde se pode implementar planos de resposta emergencial e soluções para o intercâmbio de informações referentes a produtos perigosos. As especificações das exigências funcionais e técnicas serão determinadas e definirão a estrutura da base nacional de dados marítimos. Essa base coletará, armazenará e distribuirá dados a serem usados na minimização e no combate de incidentes e calamidades em águas costeiras e

próximas, dando suporte ao plano de resposta emergencial e, assim, fortalecendo a proteção do meio ambiente.

Desse modo, considerando as dimensões continentais de nosso País e o intercâmbio comercial com as demais nações, bem como o aumento da prospecção e produção de petróleo em águas profundas, não se pode admitir que o monitoramento do uso dos recursos envolvidos esteja distante do desenvolvimento tecnológico exigido em tais situações, sob pena de se colocar em risco as metas mínimas de segurança e de padrões de crescimento.

Sala da Comissão, em de de 2003.

DEPUTADO JOÃO LEÃO