

PROJETO DE LEI Nº , DE 2012
(Do Sr. CARLOS BEZERRA)

Determina o uso obrigatório do colete salva-vidas pelo tripulante e pelo passageiro de embarcação aberta que realiza navegação fluvial.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei acrescenta dispositivos à Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que “dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, e dá outras providências”, de forma a tornar obrigatório o uso de colete salva-vidas pelo tripulante e pelo passageiro de embarcação aberta que esteja empreendendo navegação fluvial.

Art. 2º A Lei nº 9.537, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“6º-A. É obrigatório o uso de colete salva-vidas por tripulante e por passageiro de embarcação aberta que esteja realizando navegação fluvial.

Art. 3º. Esta lei entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

É tradição na repartição de competências legislativas que matérias de conteúdo eminentemente técnico sejam deixadas a cargo de regulamentação do Poder Executivo. Assim ocorre com o tema “segurança do

tráfego aquaviário”, tratado na Lei nº 9.537, de 1997, cujas minudências o legislador federal entendeu por bem delegar à autoridade marítima, exercida pelo Comando da Marinha.

Deve-se notar, contudo, que essa delegação genérica, e sensata, diga-se, não invalida a possibilidade de o Congresso Nacional deitar regras que se apliquem à segurança do transporte aquaviário, desde que, evidentemente, tais regras reúnam requisitos de relevância e abrangência compatíveis com o veículo normativo de que se vale o parlamentar federal.

No presente caso, julga-se que a norma fixada pela autoridade marítima – dotação obrigatória de coletes salva-vidas em todas as embarcações – é insuficiente se se deseja reduzir ao mínimo o risco de afogamentos decorrentes de naufrágios ou acidentes navais.

É sabido que pessoas pouco acostumadas a embarcações e à navegação têm, em geral, algum receio ao realizar viagens sobre as águas. Esse receio natural, todavia, costuma transformar-se em pânico quando alguma situação inesperada e perigosa acontece. Diante de tal estado de ânimo, que não raro acomete centenas de pessoas, é muito difícil mesmo para tripulantes experientes orientar os passageiros e fazê-los colocar corretamente os salva-vidas. Em certas oportunidades, de fato, nem mesmo há tempo hábil para esse tipo de procedimento, em especial quando o evento, ocorrendo de forma súbita, desestabiliza embarcação repleta de pessoas.

Entende-se, portanto, que o pequeno inconveniente provocado pelo uso do colete salva-vidas durante o trajeto é insignificante quando confrontado com os benefícios que podem advir de, em uma emergência, encontrarem-se todos os passageiros em posição de poder preservar suas vidas.

A obrigatoriedade que se propõe é restrita à navegação fluvial em embarcação aberta, o que merece uma explicação. Generalizando, pode-se afirmar que os percursos realizados em rios, são os que mais se prestam ao transporte regular de passageiros, tendo em vista o fato de aqueles acidentes geográficos servirem como barreiras naturais entre partes de uma mesma cidade ou entre cidades próximas.

Quanto à previsão de se exigir o porte de colete salva-vidas apenas em embarcação aberta, tal se deve ao fato de que, em uma

situação de emergência – tombamento ou submersão da embarcação – os ocupantes teriam dificuldade de se retirar, posto que o colete os forçaria a ficar junto a parte superior do recinto, dada a sua flutuabilidade. Vale dizer a propósito que a exigência já foi estabelecida pela Marinha do Brasil para a região Amazônia Ocidental, por intermédio da respectiva capitania fluvial. Nosso desejo é ampliar a área de abrangência da medida, de sorte que todos os brasileiros sejam eventualmente beneficiados por ela.

Finalmente, vale ressaltar que a quantidade de pessoas que são transportadas por embarcações, só na Amazônia, pode ultrapassar a seis milhões de usuários/ano, segundo estudo realizado pela Universidade Federal do Pará, em parceria com a ANTAQ, considerando apenas o percurso longitudinal. Esse número pode ultrapassar a quatorze milhões, se incluirmos as travessias. Estima-se que cerca de noventa por cento das embarcações da região transitam sem licença da Capitania dos Portos para navegar ou para transportar passageiros. Trata-se de um quadro extremamente preocupante e que merece ser analisado e debatido pelo Congresso Nacional.

Sendo essas as razões que se tinha a expor, solicita-se à Casa especial atenção a esta propositura, aguardando-se, ao mesmo tempo, contribuições para o seu eventual aperfeiçoamento.

Sala das Sessões, em de de 2012.

Deputado CARLOS BEZERRA