

PROJETO DE LEI Nº , DE 2013
(Do Sr. ARNALDO JORDY)

Impede a inscrição ou o registro de embarcação que não possua proteção no motor, eixo ou partes móveis que possam pôr em risco a integridade física dos passageiros e da tripulação.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera as Leis 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” e nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que “Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências”, para impedir a inscrição ou o registro de embarcação que não possua proteção no motor, eixo ou partes móveis, assim como a outorga, pela ANTAQ, de serviços de transporte aquaviário a empresa que se utilize de embarcação sem proteção no motor, eixo ou partes móveis que possam pôr em risco a integridade física dos ocupantes.

Art. 2º O art. 4º-A da Lei nº 9.537, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 4º-A.”
 A..... 4º-

1E003F4E49

1E003F4E49

§ 4º A autoridade marítima não admitirá inscrição ou registro de embarcação que esteja em desacordo com o disposto no **caput** deste artigo. (NR)”.

Art. 3º O art. 6º da Lei nº 9.537, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do cumprimento do disposto no art. 4º-A desta Lei e do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres. (NR)”.

Art. 4º O *caput* do art. 31 da Lei nº 9.537, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 31. A aplicação das penalidades para as infrações das normas baixadas em decorrência do disposto no art. 4º-A e na alínea b do inciso I do art. 4º desta Lei, cometidas nas áreas adjacentes às praias, far-se-á:

.....(
NR)”

Art. 5º O art. 27 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art.
27.....

§ 5º A ANTAQ não celebrará ato de outorga de autorização de prestação de serviço de transporte aquaviário de passageiros se a empresa de navegação dispuser de embarcação, própria ou afretada, que esteja em desacordo com o disposto no **caput** do art. 4º-A da Lei nº 9.537, de 1997. (NR)”.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei é a continuidade de uma campanha que, em 2009, resultou na aprovação da Lei nº 11.970, a qual,

1E003F4E49

1E003F4E49

alterando a LESTA – Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, de 1997 –, obrigou o emprego de proteção no motor, eixo e partes móveis das embarcações, com a finalidade de evitar a ocorrência de escarpelamentos, até então frequentes no transporte de passageiros nos rios da região amazônica.

O escarpelamento acidental, vale frisar, é um episódio verdadeiramente terrível. A maioria das vítimas é formada por crianças e mulheres, cujos cabelos se enroscam no eixo exposto do motor de pequenas embarcações, provocando o arrancamento brusco do couro cabeludo.

Segundo dados da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental, em 2009 foram registradas 20 ocorrências desse tipo e, em 2010, já com a Lei nº 11.970 em pleno vigor, 7 ocorrências. Apesar da redução, o único número aceitável, aqui, é zero. Qualquer ocorrência dessa natureza representa um atentado contra a dignidade humana e uma mácula na atuação do Estado brasileiro.

O que se propõe, então, é que a autoridade marítima, para além de fiscalizar as embarcações, simplesmente impeça a inscrição ou o registro de embarcação que não esteja em conformidade com a determinação imposta pela Lei nº 11.970/09. Em face dessa nova exigência, o que se espera é engajar o mercado consumidor na batalha contra os escarpelamentos.

Paralelamente, sugere-se que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ – não conceda autorização para prestação de serviço de transporte a empresa de navegação que, em sua frota, possua embarcação em desacordo com o disposto na Lei nº 11.970/09. Trata-se de mais um mecanismo institucional que visa a reduzir o espaço de quem insiste em atuar negligentemente.

Por fim, cumpre chamar a atenção para a proposta de se permitir que a autoridade marítima delegue aos municípios a fiscalização do cumprimento do dispositivo que obriga a proteção do motor das embarcações. Em uma vasta região como a Amazônia, é muito difícil para a autoridade marítima conseguir atuar, sempre, de maneira eficiente. Algumas situações, é possível, talvez recomendem a descentralização da fiscalização. Daí a razão de ser da modificação no art. 6º da LESTA.

1E003F4E49

1E003F4E49

Eram os argumentos que gostaríamos de expor, pelos quais estamos certos de receber o apoio dos Colegas para a rápida aprovação da presente proposta.

Sala das Sessões, em de junho de 2013.

Deputado **ARNALDO JORDY**

1E003F4E49
1E003F4E49