

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 5.818, DE 2013

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.

Autor: Deputado ARNALDO JORDY

Relator: Deputado GERALDO SIMÕES

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 5.818, de 2013, de autoria do Deputado Arnaldo Jordy. A iniciativa altera a Lei nº 9.537, de 1997 (LESTA – Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário), com o fito de impedir a inscrição ou o registro, efetuados pela autoridade marítima, de embarcação que não possua proteção no motor, eixo ou partes móveis que possam pôr em risco a integridade física dos ocupantes. Além disso, deseja-se que a lei passe a autorizar a autoridade marítima a delegar aos municípios a fiscalização do cumprimento do dispositivo legal que exige a colocação de proteção no motor das embarcações, assim como passe a atribuir aos municípios, na hipótese da delegação mencionada, a competência para aplicar a penalidade de multa. A proposição ainda modifica a Lei nº 10.233, de 2001, que criou as agências de regulação de transporte terrestre e aquaviário, para proibir a ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários – de autorizar a prestação de serviço de transporte aquaviário de passageiros por empresa cujas embarcações não possuam proteção de motor e de outras partes que coloquem os ocupantes em risco.

Em defesa de sua proposta, o autor argumenta que a Lei nº 11.970, de 2009, que exigiu o uso de proteção no motor de embarcação,

deve ser acompanhada de medidas auxiliares que ajudem a reduzir o número de escarpelamentos a zero. Espera o autor que, em face da impossibilidade de se inscrever ou registrar embarcação sem proteção no motor, ou de se utilizá-la em serviço autorizado de passageiros, o próprio mercado consumidor termine por exigir dos fabricantes que produzam embarcações conformes à norma.

Não houve emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Três medidas legais são sugeridas na proposta: impedir a inscrição ou o registro de embarcação que não disponha de proteção no motor e em partes móveis; autorizar a autoridade marítima a delegar aos municípios a fiscalização do cumprimento da norma que exige a colocação de proteção no motor e em partes móveis das embarcações; e proibir a outorga, pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, de serviço de transporte de passageiros a empresa cujas embarcações não possuam proteção no motor e nas partes móveis.

Começo pela última. Parece-me desarrazoado exigir da ANTAQ que se ocupe de aspecto estritamente vinculado à segurança das embarcações, dado já existir, no âmbito das instituições públicas, responsável legal por regular a matéria e apurar os desvios às regras impostas: a Marinha. Cumpre lembrar, em adição, que a ANTAQ já estabelece ser a apresentação de prova de regularidade junto à Autoridade Marítima requisito essencial para a concessão de outorga à prestação de serviço de transporte de passageiros. No caso do microempreendedor individual, aquele tipo de transportador, comum na região Amazônica, sobre o qual recaem exigências mais brandas do que as ordinariamente dirigidas às empresas de navegação, vale dizer que a ANTAQ, também em relação a ele, reclama a apresentação de atestado da Marinha com respeito à condição de operacionalidade da embarcação, o qual pode tomar a forma, no mais simples dos casos, de um Termo de Responsabilidade firmado com a Capitania dos Portos.

Acerca da possibilidade de a autoridade marítima delegar às prefeituras a fiscalização do uso da proteção de motor, pergunto-me se de fato seria essa uma alternativa razoável, visto que os prováveis delegatários – municípios amazônicos que dependem dos cursos d'água para transporte –

não costumam possuir condições materiais nem profissionais qualificados que os habilitem a assumir a tarefa. De mais a mais, não se deve perder de vista que a fiscalização do emprego da proteção de motor pode requerer do agente público que aplique medidas administrativas e certas penalidades que estão fora do alcance da administração municipal, a quem a LESTA atribui, no caso de delegação, tão somente o poder de aplicar a penalidade de multa (art. 31, inciso I). Em muitos casos, portanto, deduz-se, teria de haver o concurso de duas instâncias de poder (a Marinha e a Prefeitura) para que o trabalho de fiscalização pudesse ser feito a contento, supondo existir, é claro, a necessária coordenação entre elas, o que nem sempre é fácil de obter.

Por fim, vou à sugestão de se impedir a inscrição ou o registro de embarcação que não possua proteção de motor. Se, numa vista de olhos, a medida parece correta, um pouco mais de reflexão nos levará a notar que, oculto sob a aparente obviedade da ordem, há um risco: ribeirinhos que possuem embarcação artesanal, de pequeno porte, mas equipadas de motor, podem se mostrar ainda mais refratários ao procedimento de inscrição junto à autoridade marítima, em face de, eventualmente, não deterem informação ou meios para adequar a embarcação à exigência legal. Não por outra, a Marinha, acertadamente, tem oferecido aos barqueiros e ribeirinhos, gratuitamente – mediante apoio de instituições privadas – a instalação de protetores de eixos nas embarcações miúdas objeto de inscrição ou inspeção. Para a autoridade marítima, suponho, não convém receber do legislador um instrumento adicional para agir contra os escarpelamentos se o provável efeito adverso da medida, o aumento da clandestinidade entre barqueiros e ribeirinhos, soa mais importante do que o benefício marginal que se quer obter dela.

Esses os motivos, assim, pelos quais voto pela **rejeição** do Projeto de Lei nº 5.818, de 2013.

Sala da Comissão, em de de 2013.

Deputado **GERALDO SIMÕES**
Relator