

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, efetuado 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 autorize 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, com o objetivo maior que é a redução e, se possível, a inexistência de casos de escarpelamento no país.

Notadamente, o escarpelamento é uma questão que assombra as regiões norte e nordeste do País, essencialmente a região amazônica. Só no Amapá já foram registrados mais de 400 casos, de acordo com dados da Associação de Mulheres Ribeirinhas e Vítimas de Escarpelamento da Amazônia. Em 2013, houve 7 registros no Hospital de Emergências de Macapá. Segundo dados apresentados pela Secretaria de Estado de Saúde Pública do Estado do Pará, houve uma diminuição de 50% dos casos de escarpelamento no ano de 2013 em relação ao ano passado, quando foram registrados 12 acidentes. De acordo com os dados da própria Secretaria, o Pará é o líder em número de casos.

Realmente, as ocorrências de escarpelamentos na região amazônica vêm caindo após a publicação da Lei nº 11.970, de 2009, responsável pela alteração da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - LESTA, de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Essa diminuição é resultado também do trabalho realizado por diversos organismos não governamentais, que vem atuando por meio de campanhas para a prevenção desse tipo de acidente, e pela Marinha do Brasil, que fornece gratuitamente – mediante apoio de instituições privadas – a instalação de protetores de eixos **nas embarcações miúdas objeto de inscrição ou inspeção.**

Apesar da atuação constante dos órgãos governamentais, de entidades da sociedade civil, das campanhas educativas e da exigência legal da proteção do eixo do motor das embarcações, ainda há muitas embarcações circulando sem essa proteção, ocasionando acidentes graves como o do dia 18 de agosto de 2013, quando uma criança de 10 anos, em viagem pelo Amapá, perdeu 20% do couro cabeludo.

Isto ainda acontece porque a capilaridade dos rios amazônicos é muito grande e o controle e a fiscalização feita pela autoridade marítima são insuficientes, em virtude da dimensão da bacia hidrográfica. É por isso que fóruns, audiências e seminários realizados tanto nos estados, quanto nesta Casa, tem apontado para a necessidade de se aumentar a fiscalização com a ajuda das prefeituras municipais.

No caso das embarcações de empresa de transporte de passageiros, mesmo com a obrigatoriedade da apresentação do atestado da Marinha, com respeito à segurança da embarcação, e de Termo de Responsabilidade firmado com a Capitania dos Portos, é prudente a inclusão de dispositivo que reforce a necessidade do cumprimento da Lei nº 11.970, de 2009, para a outorga das embarcações pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, que conforme diz o autor do projeto, visa *“reduzir o espaço de quem insiste em atuar negligentemente”*.

Por fim, as três medidas apresentadas no projeto tem por objetivo criar um instrumento forte e capaz de aumentar o controle e a fiscalização de embarcações que se encontram em dissonância com a norma legal, ao tempo em que buscam fortalecer o trabalho das instituições que se preocupam com esse problema, que atemoriza os usuários desse tipo de transporte. A proposta tem o intuito, sobretudo, de possibilitar que a ocorrência de acidentes de escalpelamento nas regiões navegáveis do País tenha índices próximos de zero.

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

Sala da Comissão, em de de 2013.

Deputado GERALDO SIMÕES
Relator