

PROJETO DE LEI N.º 1.146-A, DE 2019
(Do Sr. Carlos Bezerra)

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", para tornar obrigatório o uso de colete salva-vidas pelos tripulantes e pelos passageiros de embarcação de transporte de passageiro sem cabine habitável ou de moto aquática, empregada em navegação interior, com exceção dos casos previstos e fundamentados pela autoridade marítima; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. MAURO LOPES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO DO PARECER DA
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Cabe a esta Comissão examinar o Projeto de Lei nº 1.146, de 2019, de autoria do Deputado Carlos Bezerra. A iniciativa acrescenta dispositivos à Lei nº 9.537, de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário, para obrigar a utilização de colete salva-vidas por tripulantes e passageiros de embarcação de transporte de passageiro sem cabine habitável ou de moto aquática, empregada em navegação interior. A proposta contempla exceção nos casos previstos e fundamentados pela autoridade marítima.

Na justificação, o autor da proposta argumenta que eventos súbitos e inesperados, como a desestabilização de uma embarcação, podem levar pânico a bordo, dificultando o trabalho de orientação feito pela tripulação e a colocação dos coletes-salva-vidas. S.Exa. julga 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”*. Por fim, o autor defende que a autoridade marítima possa estabelecer exceções, pois seria a única capaz de avaliar a relação custo-benefício do uso do colete salva-vidas em situações específicas.

Não houve emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Por mais de uma vez esta Comissão se debruçou sobre proposta que cuida de obrigar o uso de colete salva-vidas por ocupantes de embarcação na navegação interior. Na última oportunidade, o Colegiado aprovou, na forma de substitutivo, o Projeto de Lei nº 3.925, de 2012, que acabou por ser rejeitado e arquivado no Senado Federal, em face das seguintes considerações:

“Quanto ao mérito, ainda que a preocupação do autor seja nobre, a especificação dos equipamentos de salvatagem nos casos que trata o projeto já é estabelecida pelas Normas da Autoridade Marítima para Navegação Interior (NORMAM 02) e pelas Normas

da Autoridade Marítima para Embarcações de Esporte e/ou Recreio (NORMAM 03), ambas da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil.

Além disso, como bem lembra o autor, o uso do colete salva-vidas já é obrigatório na Amazônia Ocidental para tripulantes e passageiros de embarcações abertas, por exigência das Normas para Capitania Fluvial (NPCF) da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental. Não parece razoável estender as regras de navegação da região amazônica, em que muitos deslocamentos são longitudinais, a outras regiões do Brasil onde a navegação é tipicamente de travessia.

Estando a matéria, a nosso ver, suficientemente regulamentada, a aprovação do PLC em análise traria como consequência dificultar alterações que se fizerem necessárias futuramente para acompanhar o estado da arte, para seguir normas internacionais, ou para introduzir alterações oriundas da avaliação de acidentes com embarcações realizada regularmente pela Marinha”.

Um pouco antes, em 2007, a CVT, antecipando a linha adotada pelo Senado Federal, rejeitou o Projeto de Lei nº 744, de 2007, que determinava o uso de colete salva-vidas pelos passageiros de embarcação que realizasse navegação interior. Eis o pronunciamento da Comissão, então aprovado por unanimidade:

“A intenção de tornar obrigatório o uso de coletes salva-vidas, pelos passageiros de embarcações da navegação interior revela, de pronto, elevado zelo do autor da matéria para com a segurança desse tipo de transporte, como também pela preservação de vidas em caso de acidentes. Passemos à análise das medidas propostas.

A Lei nº 9.537, de 1997, delegou à autoridade marítima, exercida pelo Ministério da Marinha, competência para regulamentar aspectos técnicos e práticos relativos à segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Entre os dispositivos da referida Lei, destacamos aqui os incisos IV, V e VII do art. 4º, que se referem aos equipamentos e requisitos de segurança das embarcações:

‘Art. 4º São atribuições da autoridade marítima:

.....
IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;

V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;’

No uso da referida competência, a autoridade marítima estabeleceu a dotação obrigatória de coletes salva-vidas em todas as embarcações, estabelecendo, ainda, os casos específicos em que é obrigatório seu uso.

É importante lembrar que a definição dos equipamentos de salvatagem, assim como sua utilização, leva em consideração diversos critérios técnicos, como, por exemplo, as áreas de navegação (longo curso, cabotagem, apoio marítimo, interior ou apoio portuário), a atividade ou serviço (passageiro, carga, rebocador, empurrador, pesca e esporte e/ou recreio), além do porte da embarcação.

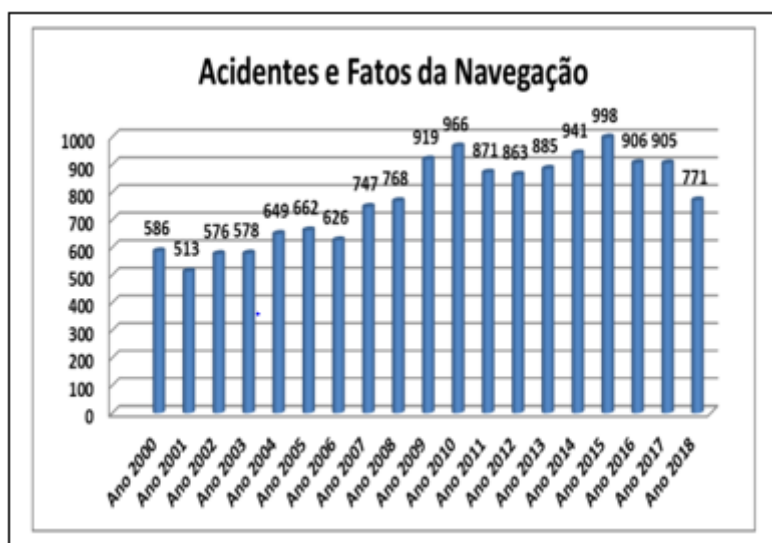
À luz desses critérios é que se pode – mediante regulamento próprio – definir os casos em que o uso do colete salva-vidas é obrigatório como requisito de segurança. É verdade

que o Projeto de Lei se preocupe em delegar à autoridade marítima os casos em que o uso do colete é facultativo, como, por exemplo, nas viagens fluviais de longo curso, onde os passageiros passam vários dias na embarcação, sendo inviável o uso de coletes durante todo o tempo. Também se pode citar os casos de alta rotatividade, como nas barcas utilizadas para o transporte de massa, onde o tempo gasto na entrega, colocação, retirada e devolução do colete poderia inviabilizar a prestação do serviço. Acontece que a lista de exceções tem de ser constantemente ampliada, de tal forma que a determinação da obrigatoriedade ficaria praticamente sem efeito. Além do ônus de elaboração e constante atualização de uma série de novas regulamentações para cada caso.

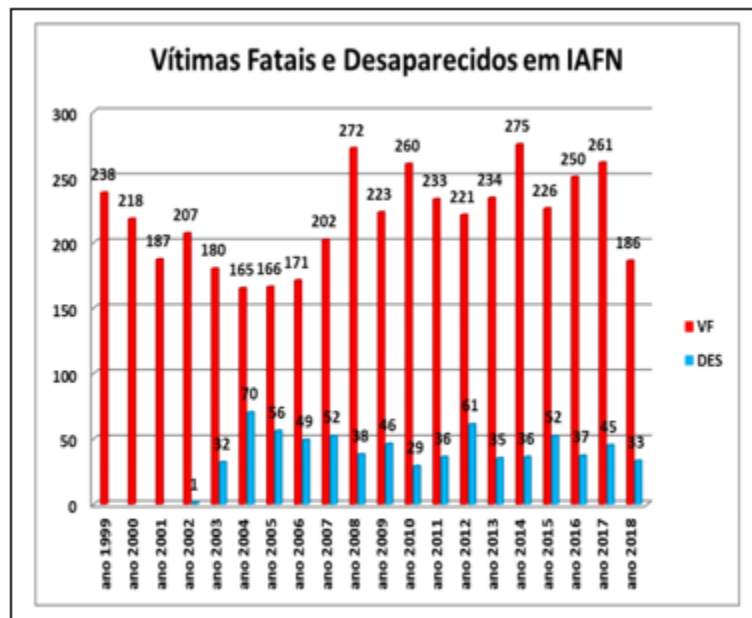
Finalmente, é importante registrar que – mesmo sendo louvável a preocupação do autor em preservar a vida humana – os procedimentos e exigências para emprego de coletes salva-vidas ficam melhor posicionados nos regulamentos e normas decorrentes da legislação já em vigor.

Pelo exposto, no que cumpre a esta Comissão regimentalmente analisar, nosso voto é, quanto ao mérito, pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 744, de 2007.

Em vista desses precedentes – duas rejeições da matéria, uma na Câmara dos Deputados, outra no Senado Federal – parece despropositado que se insista na discussão dela, de vez que as circunstâncias relacionadas à navegação interior e às atribuições legais da autoridade marítima permanecem as mesmas. Para dar testemunho do que acabo de afirmar, passo a apresentar informações relacionadas a acidentes e vítimas na navegação, nos últimos anos.



Como se nota, os acidentes da navegação estão numa trajetória de queda, após encontrar seu ápice em 2015. Cumpre destacar que o número de 2018, 771 eventos, é quase igual ao 2008, 768, embora dez anos separem a apuração dos fatos, tempo suficiente para um grande incremento do total de embarcações e de usuários da navegação. Passo para o segundo quadro.



Percebe-se que o número de vítimas e de desaparecidos, como no caso dos acidentes e fatos da navegação, parece apresentar tendência de redução, após um pico em 2014. Não existe, de fato, apoio estatístico a que se adote norma legal específica para o uso de coletes salva-vidas, à revelia das atribuições conferidas à autoridade marítima pelo próprio legislador federal.

É bastante claro, além disso, que o poder discricionário conferido à autoridade marítima para estabelecer exceções à obrigatoriedade do uso do colete salva-vidas aproxima o resultado objetivo da proposta ao do estado atual das coisas, no qual é o Comando da Marinha quem expede regras aplicáveis à segurança das embarcações e de seus ocupantes, inclusive no que respeita ao emprego e dotação de coletes salva-vidas. Em outras palavras, a autoridade marítima pode, estabelecendo os casos nos quais seja facultativo o uso do colete na navegação interior, como escrito no projeto, simplesmente fazer com que, na prática, nada mude, em termo de exigências.

Em razão dessas considerações, **o voto é pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.146, de 2019.**

Sala da Comissão, em 18 de julho de 2019.

Deputado **MAURO LOPES**

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 1.146/2019, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Mauro Lopes, contra os votos dos Deputados Christiane de Souza Yared e Hélio Costa.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eli Corrêa Filho - Presidente, Mauro Lopes e Jaqueline Cassol - Vice-Presidentes, Abou Anni, Alcides Rodrigues , Christiane de Souza Yared, Coronel Tadeu, Diego Andrade, Gelson Azevedo, Gutemberg Reis, João Marcelo Souza, Júnior Bozzella, Leda Sadala, Leônidas Cristino, Manuel Marcos, Marcio Alvino, Paulo Guedes, Professor Joziel, Rosana Valle, Santini, Vanderlei Macris, Wladimir Garotinho, Afonso Hamm, Altineu Côrtes, Amaro Neto, Bosco Costa, Cezinha de Madureira , David Soares, Domingos Sávio, Felipe Carreras, Hélio Costa, Hercílio Coelho Diniz, Hugo Motta, José Nelto, Juninho do Pneu, Júnior Mano, Miguel Lombardi, Nelson Barbudo, Nicoletti, Pastor Eurico, Ricardo Pericar, Rodrigo Coelho, Sergio Vidigal, Tito e Vermelho.

Sala da Comissão, em 21 de agosto de 2019.

Deputado ELI CORRÊA FILHO
Presidente