

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021
(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.

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”, 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.

Art. 2º A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I- Acrescenta-se o seguinte artigo 6º- A:

“6º-A. É obrigatório o uso de colete salva-vidas por tripulante e por passageiro de embarcação de transporte de passageiros sem cabine habitável ou de moto- aquática, empregada em navegação interior.”



Parágrafo único. É facultado à autoridade marítima estabelecer exceções à regra prevista no caput deste artigo, desde que fundamentadas com base em condições peculiares da embarcação, do percurso ou do passageiro.”

II – acrescente-se ao art. 4º o seguinte inciso XI:

“XI – estabelecer os casos nos quais é facultativo o uso de colete salva-vidas pelo passageiro e tripulante de embarcação empregada na navegação interior.”

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

JUSTIFICAÇÃO

É sabido que pessoas 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 dezenas 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.

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.

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 interior em embarcação aberta, o que merece uma explicação. Generalizando,

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Bezerra

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216734157900>



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 fluutuabilidade.

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.

Outro aspecto da proposta que merece esclarecimento é a concessão, à autoridade marítima, da prerrogativa de estabelecer exceções ao uso obrigatório do colete salva-vidas. Julga-se que existam circunstâncias nas quais a utilização do equipamento pode gerar transtornos tais que seja mais recomendável dispensá-lo. Como exemplo, é possível remeter-se às viagens de longa duração realizadas em rios amazônicos ou ao transporte aquaviário de massa, como o realizado pelas barcas no trajeto Rio-Niterói, considerado seguro pela grande maioria dos seus usuários, em que procedimentos de entrega, colocação, retirada e devolução dos coletes, em grande número de passageiros, podem provocar demasiado retardo na prestação do serviço. De toda sorte, o objetivo do projeto de lei é deixar essa espécie de consideração a juízo da autoridade marítima, a única capaz de avaliar a relação custo-benefício do uso do colete salva-vidas em situações específicas.

Finalmente a Constituição Federal determina que cabe à União legislar privativamente sobre trânsito e transportes (art. 22, XI). A deliberação sobre a matéria é de competência do Congresso Nacional,



conforme disposto no art. 48, não havendo restrição à iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Lei Maior. Da mesma forma, no tocante à juridicidade, a proposta é adequada por introduzir suas alterações no corpo de lei preexistente sobre o assunto, em vez de buscar produzir leis esparsas.

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 2021.

Deputado CARLOS BEZERRA

multipartFile2file6683190772256115649.tmp



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Bezerra
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216734157900>

