REDAÇÃO FINAL AO PROJETO DE INDICAÇÃO Nº 753/2017

CONSIDERANDO QUE:

a) na manhã do dia 24 de Agosto de 2017, Salvador e a Ilha de Vera Cruz, Bahia foram vitimadas por uma tragédia irreparável e inesquecível, onde uma lancha naufragou próximo à Ilha baiana enquanto a embarcação dirigia-se para capital da Bahia;

b) segundo a Associação dos Transportadores Marítimos da Bahia (Astramab), a embarcação Cavalo Marinho I naufragou há 200 metros do Terminal Náutico da Ilha de Vera Cruz, enquanto transportava 134 (cento e trinta e quatro) pessoas, acidente de consumo marítimo que veio a ocasionar a morte de 19 pessoas e o desaparecimento de outra;

c) a atuação do CODECON Salvador observou notificações por infrações ao Código de Defesa do Consumidor à empresa que efetuou o transporte desses passageiros de Mar Grande X, por ocasião de infrações cometidas por outras embarcações, quer sejam, Cavalo Marinho III, Nossa Senhora da Penha, Catarina Paraguaçu, Joana Angélica I e Bahia Express, onde foi instaurado o competente processo administrativo;

d) houve um outro fatídico acidente marítimo de consumo no seio brasileiro, ocorrido no dia 22 de agosto do corrente, no Rio Xingu, no sudoeste do Pará, onde uma embarcação com 70 (setenta) pessoas a bordo naufragou;

e) é incontestável que as políticas públicas marítimas nacionais necessitam de novas e urgentes tratativas, ainda que a regulação dessas seja em nível de estados, haja vista albergar competência concorrente;

f) tais sinistros constituem indubitavelmente em acidentes marítimos de consumo, ocorrências essas lesivas aos cidadãos e até o momento não recebeu tratativas especiais, extraordinárias e céleres de criação de políticas públicas para tais situações com o cidadão, enquanto pessoa, enquanto consumidor, em que pese existirem processos específicos e isolados relativos à apuração administrativa e civil;

g) tais questões dependem de um debruçar urgente, no sentido de defesa e proteção dos direitos previstos na legislação brasileira, pois a vida e a segurança é um direito pertencente a todos os cidadãos, não podendo o Estado se desvencilhar de sua responsabilidade de agir, de atuar em prol da coletividade, onde o agir estatal não é uma faculdade, e sim uma obrigação irrenunciável, estando passível de, inclusive, responder civilmente por omissão;

h) o ambiente fluvial e marítimo da costa brasileira é deveras extenso, a exemplo de somente a Baía de Todos os Santos ter 1.223 km², sendo a maior baía do Brasil e a segunda maior do mundo em águas abrigadas, com profundidade máxima 70 m e média 9m, fato que revela a urgente necessidade de se implementar uma ação, um projeto que venha atender às necessidades de segurança dos passageiros e da tripulação das embarcações de todo o litoral brasileiro e também dos rios;

i) desses acidentes ocorridos no mês de agosto/2017 na Bahia e no Pará, urge a necessidade de serem repensadas as políticas públicas de segurança marítima e fluvial no País, mormente quando se consideram os números de naufrágios no Brasil, registrados por técnicos profissionais do Sistema de Informações de Naufrágios;

j) a Bahia é o segundo estado com maior número de naufrágios no país, perdendo somente para o Rio de Janeiro, que está em primeiro lugar;

k) as atuais tratativas das relações consumeristas têm como foco o empoderamento do cliente, e é ele quem decide, e, nessa temática, o passageiro é o cliente, e ele quer e tem direito à segurança e qualidade no serviço que ela paga;

l) todos querem mudanças, porém mudar não significa somente usar o colete no percurso da travessia e observar; mudar significa quebra de paradigmas, construção de novas políticas que tragam uma segurança eficiente, eficaz e efetiva;

m) é poder-dever do Estado rever seus atos, de forma a assegurar o bem comum;

n) se é necessário assegurar e tutelar o bem maior do cidadão, a vida, deve o Estado criar e/ou alterar normas de segurança passível de penalidade de descumprimento ao dono da embarcação que não esteja com o transporte dentro do regramento estabelecido;

o) pelo grande número de naufrágios no Brasil e pela inexistência de políticas públicas para mitigar as ocorrências de naufrágios por insegurança aquaviária, é possível à Capitania dos Portos, em nível nacional, constituir um Comitê de Segurança Aquaviária, com comissões técnicas, para refletir e tratar a questão da Segurança Aquaviária no Brasil, inclusive com a participação de entidades privadas,

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

INDICA:

ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, Michel Temer, junto ao órgão competente, estudar a viabilidade de, em nível nacional, constituir Comitê de Segurança Aquaviária, para refletir e tratar a questão da Segurança Aquaviária no Brasil, inclusive com a participação de entidades privadas, com o objetivo de criar e implementar políticas públicas nacionais aquaviárias de segurança.

Sala da Comissão, 31 de outubro de 2017.

Paulo Magalhães Júnior
Presidente da Comissão de Constituição
e Justiça e Redação Final

Lorena Brandão

Vice-Presidente

Alfredo Mangueira

Aladilce Souza

Alexandre Aleluia

J. Carlos Filho

Luiz Carlos Suíca