PROJETO DE INDICAÇÃO Nº 789/17

Considerando que na manhã 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, e, 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, as quais utilizavam a embarcação como meio de transporte,

Considerando que, da atuação do CODECON Salvador, observa-se que neste naufrágio houve 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, haja vista constatadas várias situações de insegurança marítima, de falta de informações aos passageiros, falta de capacitação específica dos tripulantes e desrespeito à legislação competente,

Considerando ainda 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, dentre eles, adultos, adolescentes e bebê, fato que também, marcou a vida das famílias, população daquele Estado, bem assim, todo o país,

Considerando que, 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, que desde 1995 registrando os naufrágios do Brasil, onde há informações de que 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, demonstrativo este que ainda não constam os acidentes da Bahia e do Pará ocorridos no mês de agosto/2017,

Considerando que, de todo o contexto com o cidadão brasileiro, é fato que 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,

Considerando que 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 atual, 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.

Considerando que o ambiente fluvial e marítimo da costa brasileira é deveras extenso, a exemplo de somente a Baía de Todos os Santos, tem 1.223 km², é 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,

Considerando que as atuais tratativas das relações consumeristas, tem 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,

Considerando que, 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, dentre elas, a capacitação e qualificação dos tripulantes, haja vista que a grande maioria de naufrágios ocorre muitas vezes por falha humana da tripulação,

Considerando os números de naufrágios brasileiros supracitados, 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,

Considerando o avanço das ferramentas tecnológicas, é fato que essas podem e devem ser usadas para o aprimoramento das políticas nacionais aquaviárias, sobretudo, no que se refere à capacitação dos tripulantes, na medida em que, um profissional capacitado constantemente, além de ser empoderado em sua função, melhor servirá à sua instituição de trabalho, além de atuar como multiplicador,

Considerando a possibilidade do estabelecimento de parceria com empresas privadas nacionais e internacionais para a oferta nacional de capacitação concatenada para todos os tripulantes que atuam em embarcações fluviais e marítimas de transporte de passageiros no Brasil,

Considerando o poder-dever do Estado em rever seus atos, de forma a assegurar o em comum, e, se é necessário assegurar e tutelar o bem maior do cidadão, a vida, deve o Estado criar e/ou alterar normas de segurança de forma a mudar o cenário fluvial e marítimo do estado da Bahia, com relação à segurança,

Considerando nesse último aspecto, a obrigatoriedade dos órgãos públicos na observância do contexto de segurança do cidadão brasileiro, haja vista ser este um direito fundamental inalienável e indisponível enquanto cláusula pétrea, ditado no caput do Art. 5º da Carta Magna,

Considerando a possibilidade de a Capitania dos Portos, em parceria com os órgãos reguladores do transporte aquaviário nos estados criarem como política de travessia segura, um novo elemento de análise quando das fiscalizações, quer seja, a capacitação teórico-prática e treinamento obrigatório e dinâmico de todos os tripulantes das embarcações quanto às questões de Segurança da Navegação, para que durante a viagem tenham capacidade para instruir os passageiros e para que fiquem atentos e vigilantes,

Considerando ser possível, razoável e proporcional à Capitania dos Portos, que atue junto aos órgãos competentes, no sentido de avaliar a viabilidade para oferta de capacitação e treinamento prático-teórico obrigatório para todos os tripulantes das embarcações marítimas e fluviais que transportam pessoas, com duração mínima coerente, com reciclagem anual, de forma que a renovação da sua carteira de habilitação de navegação esteja condicionada a esta reciclagem anual.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

INDICA:

ao presidente da República, que, junto aos órgãos competentes, ao estude a viabilidade para, junto aos órgãos reguladores do transportes aquaviários nos estados, criarem como política de travessia segura, um novo elemento de análise quando das fiscalizações, quer seja, a capacitação teórico-prática obrigatória de todos os tripulantes das embarcações marítimas e fluviais quanto às questões de Segurança da Navegação, com reciclagem anual, de forma que a renovação da sua carteira de habilitação de navegação esteja condicionada a esta reciclagem anual.

Sala das Sessões, 17 de outubro de 2017.

COMISSÃO TEMPORÁRIA DE DEFESA DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

ROGÉRIA SANTOS

RICARDO ALMEIDA

KIKI BISPO

LUIZ CARLOS DE SOUZA