

**EMENDA ADITIVA
AO PLS Nº 422, DE 2014
(Do Sr. Davi Alcolumbre – DEM/AP)**

Altera a 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, e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2011, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências, para modernizar o controle do tráfego marítimo no acesso às instalações portuárias

Acrescente-se ao art. 13 da Lei nº 9.537/1997, alterado pelo art. 1º do PLS nº 422/2014, o seguinte § 5º:

Art. 1º

“Art. 13.
.....

§ 5º Fica estabelecido que a responsabilidade objetiva por todas as consequências de eventual acidente ou fato da navegação, ocorrido durante a navegação com isenção do uso de praticagem, será sempre do armador e do afretador da embarcação.” (NR)

JUSTIFICATIVA

O PLS 422/2014 pretende estender indistintamente aos Comandantes, qualquer que seja a sua nacionalidade ou a bandeira do navio, a prerrogativa hoje existente apenas para Comandantes brasileiros de navios de bandeira brasileira, o que é significativamente temerário e potencialmente perigoso à segurança da navegação e das instalações portuárias, à salvaguarda da vida humana no ambiente aquaviário e à proteção do meio ambiente.

A emenda busca, portanto, que seja mantida corretamente a diretriz que as manobras em zonas de praticagem brasileiras somente poderão ser feitas por profissional brasileiro, devidamente habilitado e que tenha sua responsabilidade perfeitamente definida perante a Autoridade Marítima.

Em acréscimo, é sabido que um Comandante de navio, por mais que frequente uma determinada zona de praticagem, jamais terá o mesmo conhecimento e experiência dos práticos que ali atuam sobre os detalhes daquela área específica.

Assim, é notório que o armador ou afretador, ao indicar o seu Comandante para a obtenção de um Certificado de Isenção de Praticagem, está mais atento a interesses comerciais, do que de segurança.

Dessa forma, é fundamental definir que o armador e o afretador do navio, nesta situação, terão responsabilidade solidária e objetiva sobre quaisquer consequências que venham a comprometer a salvaguarda da vida humana, o meio ambiente ou o patrimônio de terceiros em caso de acidente ou fato da navegação.

Sala da Sessão, de fevereiro de 2015.

DAVI ALCOLUMBRE
Senador – DEM/AP

SF/15146/23865-68
