

PROJETO DE LEI Nº 22.474/2017

Dispõe sobre a obrigatoriedade das empresas concessionárias e/ou permissionárias do serviço público de transporte marítimo e hidroviário no Estado da Bahia de identificação dos passageiros no ato da venda dos bilhetes de passagem e dá outras providências.

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA

DECRETA:

Art. 1º - As empresas concessionárias e/ou permissionárias do serviço público de transporte marítimo e hidroviário que atuem no Estado da Bahia ficam obrigadas a identificar os passageiros no ato da venda dos bilhetes de passagem aquaviária.

Parágrafo único: Tal obrigatoriedade incide também nas hipóteses de passageiros que tenham direito a gratuidade e a meia-passagem.

Art. 2º - O passageiro no ato da compra da passagem deverá apresentar documento oficial de identificação, a fim de que seja registrado em sistema próprio da concessionária ou permissionária, o nome completo do passageiro, o número do seu documento de identificação, bem como um telefone de contato.

§1º - São considerados documentos oficiais de identificação para efeitos desta lei:

- I - Carteira de Identidade (RG);
- II - Carteira Nacional de Habilitação (CNH);
- III - Carteira de Trabalho e Previdência Social (CTPS);
- IV - Passaporte;
- V - Cédula de Identidade de Estrangeiro (CIE);
- VI - Carteiras de Identificação Funcional;

VII - Outro documento público que permita a identificação.

Art. 3º - As empresas concessionárias ou permissionárias ficam proibidas de comercializar as passagens a todos aqueles que não apresentarem a documentação exigida no artigo anterior.

Art. 4º - Fica sob a responsabilidade das concessionárias ou permissionárias manter armazenadas as informações de identificação dos passageiros, pelo período de um ano, podendo tais informações serem solicitadas pelas autoridades competentes, neste período.

Art. 5º - A concessionária ou permissionária que infringir o disposto nesta Lei sofrerá multa no valor de 5000 UFIR's, e no caso de reincidência 15000 UFIR's.

Art. 6º - A fiscalização do estabelecido nesta lei fica a cargo da Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia - AGERBA, bem como as diretrizes de sua regulamentação.

Art. 7º - O Poder Executivo regulamentará esta Lei, segundo diretrizes da Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia - AGERBA, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias.

Art. 8º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, 26 de setembro de 2017

Deputado Heber Santana

JUSTIFICATIVA

É grande a influência do mar sobre a evolução das civilizações e de extrema importância a percepção de que as populações economicamente mais saudáveis sempre guardaram estreita relação com a intensa prática comercial marítima. De fato, a história universal tem demonstrado que, em todas as eras, os povos mais capazes de bem avaliar, interpretar e utilizar o mar sempre desfrutaram de prestígio e supremacia entre as demais nações.

Desde o princípio da história da humanidade o ser humano utilizou pequenas embarcações marítimas e fluviais para se deslocar a procura de melhores condições de vida. Diante de sua inteligência, o homem procurou ampliar seus conhecimentos de navegação, construindo embarcações maiores e mais seguras que permitissem embarcar mais pessoas e chegar a lugares ainda mais distantes. Essa evolução fez com que povos conquistassem terras e descobrissem novos continentes, demonstrando ao mundo a importância do transporte aquaviário, sobretudo o marítimo.

Na história brasileira não foi diferente, o Brasil tem desde suas origens liame inseparável com o mar e a atividade comercial através dele desenvolvida. Historicamente, o início do Brasil confunde-se com o culme da história da navegação portuguesa, cuja ocupação colonial chegou a este país pelo mar e desde então este é o elo de conexão entre Brasil e o mundo, viabilizando o estabelecimento de uma economia e uma cultura ajustadas à civilização desenvolvida na Europa e por ela disseminada àquela época das Grandes Navegações.

Na Bahia, a história da navegação moderna se confunde com a criação da Companhia de Navegação Baiana. A CNB foi pioneira em navegação a vapor no país, tendo sido criada em 1819 como empresa privada, por iniciativa de empresários locais. Posteriormente, já estatizada, continuou a cobrir rotas marítimas dentro e fora da Baía de Todos os Santos, entre elas Ilhéus, Canavieiras, Belmonte, Caravelas, São Roque do Paraguaçu, Nazaré, Cachoeira, Vera Cruz (Mar Grande), Itaparica, Maragogipe e Jaguaripe. Após a realização de complexos estudos técnicos, no final da década de 1960, o Estado decidiu como forma de revitalizar o decadente transporte de passageiros e de carga na Baía de Todos os Santos, a implantação do Ferry-Boat, integrado a um sistema viário mais amplo. Com a construção da Ponte do Funil, ligada a Ilha de Itaparica ao continente, com 660 metros de extensão e quase 70 m de altura, e as rodovias estaduais BA- 001 (trecho Bom Despacho - Nazaré) e BA – 245 foi possível encurtar distancias e integrar a capital a região do Recôncavo e sul da Bahia, através da BR – 101, uma das rodovias federais mais importantes do País.

O transporte hidroviário na Bahia tem a sua maior movimentação na Baía de Todos os Santos, com o funcionamento do Sistema Ferry Boat, operado pela

Concessionária Internacional Travessias Salvador S/A, a travessia Mar Grande - Salvador, operado por lanchas de grande porte, sob concessão de 2 empresas, além da travessia Salvador - Itaparica e Salvador - Morro de São Paulo, todos os trechos operados por concessão, sendo um meio de transporte bastante utilizado pela população baiana.

Contudo, no último dia 24 de agosto, a Lancha Cavalo Marinho I ao sair do Terminal Marítimo de Mar Grande, naufragou, levando a óbito aproximadamente 19 pessoas, que morreram em sua maioria por afogamento, tendo se tornado o maior acidente marítimo ocorrido na história da Bahia. O grande questionamento que se tinha era saber a quantidade de passageiros que estavam à bordo, pois, não havia nenhum tipo de controle relativo aos nomes dos passageiros, bem como a quantidade embarcada.

O Ministério Público do Estado da Bahia emitiu uma nota na qual ressaltava que já havia alertado há mais de dez anos sobre a precariedade do serviço de transporte hidroviário no estado. À época foram relatadas inúmeras irregularidades no transporte de passageiros pelas embarcações, no tocante à segurança das travessias, má conservação dos terminais e das embarcações, além da completa ausência de algum mecanismo de controle referente a identificação dos passageiros embarcados.

Tal situação também se repete no Sistema Ferry Boat. Não há nenhum tipo de controle no que tange à identificação dos passageiros que embarcam nos terminais de São Joaquim e Bom Despacho. O passageiro se dirige aos guichês, ou compra a passagem pela internet, mas não tem a necessidade de se identificar, e tampouco tais informações são cobradas pela concessionária.

Todavia, quando se adquire passagem rodoviária ou aérea, é requisito para a emissão do bilhete a completa identificação do passageiro, sendo impedido de utilizar o referido transporte caso não esteja portando algum documento oficial com foto.

Assim, no intuito de facilitar a identificação de todos os passageiros do transporte hidroviário no Estado da Bahia, o referido projeto de lei determina que o passageiro no ato da compra da passagem deve apresentar documento oficial de identificação, com foto, a fim de que seja registrado em sistema próprio da concessionária ou permissionária, o seu nome completo, o número do seu documento de identificação, bem como um telefone de contato, ficando as empresas concessionárias ou permissionárias proibidas de comercializar as passagens a todos aqueles que não apresentarem a documentação exigida.

Nesse sentido, em face da relevância da matéria tratada nesta proposição, peço o apoio dos nobres pares na sua aprovação.

Sala das Sessões, 26 de setembro de 2017

Deputado Heber Santana