EMENDAS	PRAZOS	
COMISSÃO	INÍCIO	TERMINO
CDCMAM	08-04-12-93	
CDCMAM	10/03/95	17/03/95
CDCMAM	30/03/95	05/4/95
CVT		

PL 4.259-C/93

CÂMARA DOS DEPUTADOS

(DO PODER EXECUTIVO)
MENSAGEM Nº 743/93

ASSUNTO:

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

PL/-4.259/93
NOVO DESPACHO: (01/09/97)
ÀS COMISSÕES:
- DE DEF. DO CONS., MEIO AMB. E MINORIAS
- DE REL. EXTERIORES E DE DEF. NACIONAL
- DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
- DE CONST. JUST. E DE RED. (ART. 54)

DESPACHO
PORTES -
À COM. DE DEF. DO CONSUMIDOR

VIAÇÃO E TRANSPORTES

em 16 de NOVEMBRO de 1993

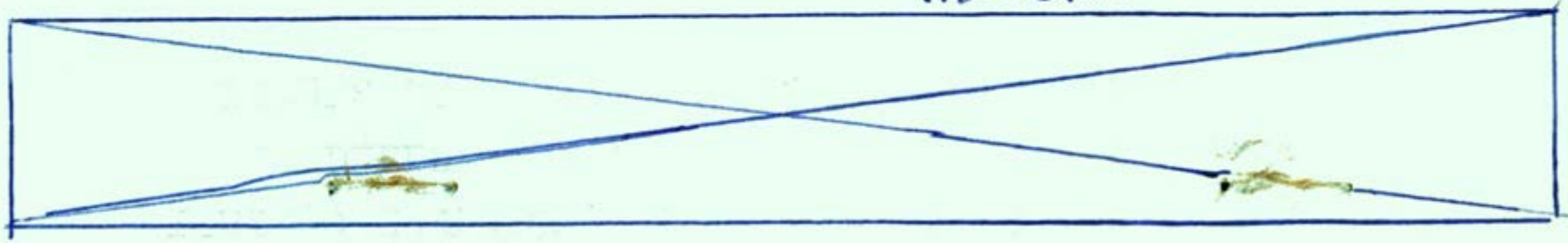
DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. Deputado Luciano Pizzatto, em 03/2 19 95
O Presidente da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias
Ao Sr. Deputado Luciano Pizzatto, em / 19
O Presidente da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias
Ao Sr. Dep. José Thomas Nonô, em 19
O Presidente da Comissão de Defesa Nacional
Ao Sr. Dep. Mauricio Campos (RELS), em 14/6 19 96
O Presidente da Comissão de Defesa Nacional
Ao Sr. Deputados Antônio Feijão e Luciano Pizzatto, em 8/5 19 96
O Presidente da Comissão de Viação e Transportes
Ao Sr. Deputado Moreira Franco, em 26/6/19 96
O Presidente da Comissão de Constituição e Justiça
Ao Sr. Dep. Nilson Gibson, em 24/06 19 97
O Presidente da Comissão de
Ao Sr. , em 19
O Presidente da Comissão de
Ao Sr. , em 19
O Presidente da Comissão de

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COORDENAÇÃO DE COMISSÕES ANTES - CD

VIDE CAPA



PROJETO DE LEI 4259/93

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Título I
Disposições Preliminares

Art. 1° Esta Lei dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, abrangendo:

I - os profissionais e amadores, integrantes de tripulação de embarcações;

II - a embarcação, em suas fases de projeto, construção, operação, docagem, reparo e baixa; e

III - o meio aquático, no que diz respeito à sinalização e divulgação das limitações e condições de tráfego das vias navegáveis.

§ 1° As embarcações brasileiras, seus tripulantes, profissionais e amadores, ainda que fora das águas sob jurisdição brasileira, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitadas, quando em águas estrangeiras, a soberania do Estado ribeirinho.

§ 2° As embarcações de Estado, as embarcações estrangeiras e quaisquer aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas ao previsto nesta Lei, no que couber.

Art. 2° Esta Lei e normas decorrentes atenderão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais, ratificados pelo Brasil, relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição causada por embarcações.

Art. 3° Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - Tráfego Aquaviário - movimentação de embarcações realizada por via aquática;

II - Navegação - atividade de conduzir, com segurança, uma embarcação de um *ponto* a outro, por via aquática;

III - Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA - autoridade designada pelo Ministro da Marinha, responsável pelo controle da implementação desta Lei e pelo estabelecimento das normas decorrentes.

IV - Órgão Subordinado - órgão com autonomia limitada que, sob supervisão funcional da ASTA, participa do controle da implementação desta Lei;

V - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar e serem transportadas, de conformidade com as normas estabelecidas pela ASTA;

VI - Tripulante - profissional ou amador habilitado, que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação, devidamente inscrito em Órgão Subordinado;

VII - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

VIII - Comandante - denominação genérica do tripulante que é o responsável pela operação e a manutenção, em condições de segurança, da embarcação, carga, seus tripulantes e demais pessoas a bordo. O Comandante, em algumas embarcações, pode ser denominado Mestre, Arrais ou Patrão;

IX - Imediato - tripulante que, por sua experiência e habilitação, tem condições de substituir o Comandante, em circunstâncias de impedimentos funcionais. Normalmente, o Imediato é adrede comissionado com esse título pelo proprietário da embarcação, ou seus prepostos legais;

X - Profissional não-Tripulante - todo aquele que, inscrito ou não nos Órgãos Subordinados, presta, a bordo, serviços de natureza transitória;

XI - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação, mediante remuneração ou como convidado;

XII - Amador - tripulante habilitado a operar apenas embarcações de esporte e recreio;

XIII - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua utilização, pondo-a, ou não, a navegar por sua conta;

XIV - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação está sujeita a registro no Tribunal Marítimo e inscrição em Órgão Subordinado, ou em apenas uma dessas organizações oficiais;

XV - Agente de Navegação - pessoa física ou jurídica, representante dos interesses do proprietário, armador ou outro responsável pela embarcação;

XVI - Embarcação - qualquer construção suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, quaisquer que sejam suas caraterísticas, capaz de transportar pessoas ou cargas e sujeita a inscrição nos Órgãos Subordinados, de acordo com as normas estabelecidas pela ASTA. As plataformas flutuantes e as fixas, quando rebocadas, são também consideradas embarcações;

XVII - Vistoria - atividade administrativa pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais pertinentes, referentes às condições de segurança, eficiência e conforto das embarcações, plataformas fixas e móveis;

XVIII - Docagem - ato de colocar a embarcação em seco para execução de reparo, alteração de caraterísticas, pintura, vistoria ou perícia;

XIX - Reparo - ato de reconduzir a embarcação ou equipamento às condições de segurança operativa, anteriores a avaria ou ao desgaste natural; é considerado reparo, também, a alteração de características da embarcação, mediante a execução de um conjunto de ações corretivas ou preventivas;

XX - Polícia Naval - atividade de cunho administrativo exercida pelos Órgãos Subordinados, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, normas decorrentes, atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hídrica; e

XXI - Portos - instalações construídas e aparelhadas para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias.

Art. 4º Com o propósito de promover a segurança do tráfego aquaviário e contribuir para a salvaguarda da vida humana nas águas e para a prevenção da poluição hídrica, compete à ASTA estabelecer normas para:

I - inscrição e controle dos profissionais da Marinha Mercante e dos amadores;

II - determinação da tripulação de segurança das embarcações;

III - habilitação dos profissionais de Marinha Mercante e dos amadores;

IV - estabelecimento de requisitos de projetos, construção, equipamentos e operação das embarcações, que digam respeito à salvaguarda da vida humana, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente;

V - licenciamento da construção e alteração de características das embarcações;

VI - realização de vistorias;

VII - inscrição de embarcações e fiscalização do registro da propriedade;

VIII - determinação dos equipamentos e acessórios para embarcações que devam receber homologação para uso a bordo;

IX - estabelecimento da dotação de equipamentos e acessórios de salvatagem para embarcações;

X - realização do registro, vistoria e certificação de helipontos das plataformas marítimas e das embarcações que operem em águas sob jurisdição nacional, de acordo com as normas em vigor, visando a correspondente homologação por parte do órgão competente do Ministério da Aeronáutica;

XI - autorização para execução de projetos de obras e a realização de pesquisa e lavra de minerais em águas sob jurisdição nacional, no que concerne à segurança da navegação e à defesa nacional, sem prejuízo das autorizações a serem obtidas nos demais órgãos competentes; e

XII - atividades de Polícia Naval.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representará a ASTA no que for pertinente.

Art. 5° Para os efeitos desta Lei, as embarcações são grupadas como se segue:

I - mercante - quando empregada com finalidade comercial. A embarcação de pesca é um caso especial de embarcação mercante;

II - de Estado - quando, pertencente a órgão público, empregada na execução de atividade de competência do órgão a que se vincula, sem finalidade comercial;

III - de guerra - quando, pertencente às Forças Armadas de um Estado, ostenta sinais exteriores próprios de navios de guerra de sua nacionalidade; esteja sob o comando de um oficial legalmente designado pelo Governo do Estado, devendo o nome do Comandante constar do Boletim dos Oficiais da Força Singular a que pertence ou em documento equivalente; e seja guarnecido por uma tripulação regida pela disciplina militar;

IV - de esporte e recreio - quando empregada em atividades peculiares de lazer, sem finalidade comercial; e

V - especiais - quando empregadas em atividades que não as enquadradas nos incisos anteriores.

Art. 6° Para os efeitos desta Lei, a navegação é dividida em:

I - marítima - quando realizada no mar até o limite das embocaduras dos rios; e

II - interior - quando realizada em rios, lagos, lagoas e canais.

§ 1° A navegação marítima é subdividida nas seguintes categorias:

a) longo curso - quando realizada predominantemente em águas marítimas, entre portos nacionais e estrangeiros, por embarcações mercantes, excetuadas as de pesca;

b) cabotagem - quando realizada predominantemente em águas marítimas ao longo da costa atlântica da América do Sul, entre portos nacionais e estrangeiros, por embarcações mercantes, excetuadas as de pesca;

c) alto-mar - quando realizada em águas marítimas, fora dos limites de visibilidade da costa;

d) costeira - quando realizada em águas marítimas, ao longo do litoral brasileiro, dentro dos limites de visibilidade da costa; e

e) abrigada - quando realizada em águas abrigadas, baías, angras e enseadas.

§ 2º A navegação interior é subdividida nas seguintes categorias:

a) percurso internacional - quando realizada em trechos de rios que façam fronteira com outro país ou entre portos fluviais ou lacustres nacionais e estrangeiros; e

b) percurso nacional - quando realizada exclusivamente nos trechos sob jurisdição nacional de rios, lagos, lagoas e canais.

§ 3º Os limites da navegação abrigada e da navegação interior serão estabelecidos pela ASTA.

Capítulo I
Do Pessoal

Art. 7º As pessoas a bordo de uma embarcação podem ser denominadas:

I - Comandante;

II - tripulante;

III - profissional não-tripulante; ou

IV - passageiro.

Parágrafo único. Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Seção I
Do Comandante

Art. 8º O Comandante é o tripulante responsável:

I - pelo cumprimento, a bordo, de toda legislação, normas e atos internacionais ratificados pelo Brasil, e pela execução de técnicas relativas à salvaguarda da vida humana nas águas e à segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

II - pela manutenção da disciplina a bordo;

III - pelo cumprimento dos limites autorizados de carga e de lotação para determinada embarcação;

IV - pela comunicação à ASTA, ou a quem esta designar, pelo meio mais rápido de que dispuser, de qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e quaisquer obstáculos ou estorvos à navegação que encontrar;

V - pela lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos; pelo inventário e arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo e sua entrega à autoridade competente e pela realização de casamentos e aprovação de testamentos "in extremis"; e

VI - pela comunicação aos Órgãos Subordinados dos acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator a penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 9º O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia das pessoas, da embarcação e cargas transportadas, poderá adotar as seguintes medidas:

I - sanções trabalhistas previstas na legislação pertinente;

II - desembarque de qualquer pessoa; e

III - detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para manutenção da integridade física das pessoas, da embarcação ou da carga.

Seção II
Dos Tripulantes

Art. 10. As principais atribuições de cada um dos tripulantes, correspondentes aos trabalhos rotineiros que exercem a bordo, são fixadas de acordo com normas estabelecidas pelo órgão governamental competente, após consulta à ASTA.

Art. 11. A habilitação dos tripulantes obedece às normas próprias do ensino profissional para navegação marítima e interior.

Parágrafo único. A habilitação dos pescadores no âmbito desta Lei objetiva, apenas, seu desempenho como tripulantes de embarcações.

Art. 12. A ASTA estabelecerá normas para a carreira dos tripulantes, as quais conterão regras distintas para a navegação marítima e para navegação interior.

Parágrafo único. O embarque e desembarque de tripulante são decorrências do contrato de trabalho, não implicando o desembarque, necessariamente, na rescisão desse contrato.

Seção III
Dos Passageiros e Profissionais Não-Tripulantes

Art. 13. Os passageiros e profissionais não-tripulantes estarão sujeitos à autoridade do Comandante da embarcação, devendo cumprir o que lhes é preconizado em legislação específica.

Parágrafo único. A ASTA estabelecerá normas para a carreira de profissionais não-tripulantes cujas atividades se relacionem com a segurança da navegação.

Capítulo II
Do Material

Seção I
Da Construção de Embarcações

Art. 14. A construção de embarcações obedecerá a padrões técnicos, visando à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente.

§ 1º A ASTA estabelecerá as normas de construção, que poderão conter diferentes especificações para atendimento às condições regionais onde a embarcação navegará.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Art. 15. A embarcação construída no País ou no estrangeiro, para pessoa física ou jurídica brasileira, estará sujeita ao atendimento de requisitos ou características que a tornem possível de ser operada como navio auxiliar da Armada, em caso de Mobilização Nacional.

Parágrafo único. O Ministério dos Transportes e o Ministério da Marinha estabelecerão critérios específicos de alterações dos projetos de construção naval, de interesse nacional, que receberão incentivos e tratamento diferenciado aos financiamentos para a construção de navios, para empresas nacionais que adotarem tais alterações.

Art. 16. A construção de embarcação depende de licença da ASTA.

§ 1º A ASTA estabelecerá normas especificando os documentos e planos necessários à obtenção da licença de construção e poderá dispensar esta licença para embarcações com arqueação bruta (AB) igual ou inferior a vinte, desde que não sejam destinadas ao transporte de doze ou mais passageiros.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Seção II
Da Arqueação e Borda Livre de Embarcações

Art. 17. A ASTA estabelecerá normas para medidas de arqueação, a que poderão estar sujeitas as embarcações, e emitirá o certificado correspondente.

§ 1º No caso de reparos que alterem a arqueação original, a embarcação deverá ser novamente arqueada.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 18. A ASTA estabelecerá normas para fixação da borda livre das embarcações, de acordo com suas características técnicas e operacionais e as águas onde navegará.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção III
Da Classificação e Marcação de Embarcações

Art. 19. A embarcação será classificada conforme a categoria de navegação para a qual está capacitada, o sistema de propulsão e a atividade em que será empregada.

Art. 20. A ASTA estabelecerá normas para marcação do nome, classificação e porto de inscrição da embarcação, visando à sua identificação.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção IV
Da Inscrição e Registro de Propriedade de Embarcações

Art. 21. A inscrição de uma embarcação é o seu cadastramento nos Órgãos Subordinados, quando lhe são atribuídos nome e número de identificação e é expedido o respectivo Título de Inscrição e Propriedade.

§ 1º A ASTA estabelecerá normas para inscrição das embarcações.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 4.

Art. 22. O Registro de Propriedade da Embarcação é o seu cadastramento no Tribunal Marítimo, com atribuição do nome, número de registro e a competente expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima.

Parágrafo único. Os registros de armador, de propriedade de embarcações, de direitos reais e demais ônus sobre as embarcações obedecerão à legislação específica.

Seção V
Do Reparo de Embarcações

Art. 23. A ASTA estabelecerá normas para o controle de docagens, reparos e alterações de características das embarcações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 24. A alteração de características de qualquer embarcação deverá ser previamente autorizada pela ASTA, após avaliação do projeto pertinente.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 25. A ASTA estabelecerá áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos.

Seção VI
Das Empresas de Navegação, Estaleiros, Carreiras, Diques, Oficinas de Reparos e Construção Naval

Art. 26. As empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques, as oficinas de reparos e construção naval, não pertencentes à Marinha do Brasil, deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 27. O proprietário de empresa de navegação, estaleiro, carreira, dique, ou oficina de reparos e construção naval deverá fornecer à ASTA, ou aos Órgãos Subordinados, as informações de natureza técnica que lhe forem requisitadas.

§ 1° As informações, que devam ter divulgação restrita, serão prestadas sob sigilo.

§ 2° A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Título II
Da Navegação Mercante

Capítulo I
Da Navegação Marítima

Seção I
Dos Grupos e Categorias do Pessoal

Art. 28. O profissional empregado na navegação marítima pertence a um dos seguintes grupos:

I - 1° grupo - Marítimo - aquele que exerce atividade a bordo de embarcação mercante, excetuada a de pesca, empregada na navegação marítima; e

II - 2° grupo - Pescador - aquele que exerce atividade a bordo de embarcação de pesca, empregada na navegação marítima.

Art. 29. A ASTA estabelecerá normas especificando as categorias, carreiras, habilitação e exames periódicos de saúde a que estarão sujeitos os profissionais empregados na navegação mercante marítima.

§ 1° O marítimo poderá ser também habilitado como Prático, conforme o especificado em normas estabelecidas pela ASTA.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 2.

Seção II
Da Tripulação de Segurança

Art. 30. A ASTA estabelecerá normas para determinação da tripulação de segurança.

§ 1° A ASTA poderá, a qualquer momento, alterar a tripulação de segurança, caso sejam alteradas as condições operacionais da embarcação.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção III
Da Vistoria de Embarcações

Art. 31. As vistorias são classificadas em:

I - Inicial;

II - Periódica; e

III - Especial.

§ 1° Vistoria Inicial - é a realizada antes da embarcação ser posta em serviço, para verificação da compatibilidade de sua construção com os planos aprovados, devendo ser feita em seco e flutuando.

§ 2° Vistoria Periódica - é a realizada em prazos determinados, estabelecidos por Convenções Internacionais ou pela ASTA.

§ 3° Vistoria Especial - é a realizada na embarcação ou carga, em qualquer época, para fins específicos.

Art. 32. A ASTA estabelecerá as normas reguladoras e as embarcações, incluídas as afretadas ou arrendadas, que estarão sujeitas a vistorias.

§ 1° As plataformas fixas, que não possam ser rebocadas, consideradas obras sobre águas, também estão sujeitas a vistorias.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 33. Todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, estão sujeitas à vistoria especial sem aviso prévio, por determinação da ASTA ou Órgão Subordinado.

Capítulo II
Da Navegação Interior

Seção I
Dos Grupos e Categorias do Pessoal

Art. 34. O profissional empregado na navegação interior pertence a um dos seguintes grupos:

I - 1° grupo - Fluviário - profissional que exerce atividade a bordo de embarcação mercante, excetuada a de pesca, empregada na navegação interior; e

II - 2º grupo - Pescador Fluvial - profissional que exerce atividade a bordo de embarcação de pesca, empregada na navegação interior.

Art. 35. A ASTA estabelecerá normas especificando as condições de ingresso e carreira a que estarão sujeitos os profissionais empregados na navegação interior.

§ 1º O Fluviário poderá ser também habilitado como Prático, conforme o especificado em normas estabelecidas pela ASTA.

§ 2º As normas a serem estabelecidas atenderão às peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

§ 3º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção II
Da Tripulação de Segurança

Art. 36. A ASTA estabelecerá normas para determinação da tripulação de segurança das embarcações mercantes empregadas na navegação inferior obedecendo, no que couber, ao contido na Seção II, do Capítulo I, do Título II - Navegação Mercante, devendo observar ainda as peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção III
Da Vistoria de Embarcações

Art. 37. A ASTA estabelecerá normas para vistorias das embarcações empregadas na navegação interior, que atenderão, no que couber, às regras contidas na Seção III, do Capítulo I, do Título II - Navegação Mercante, devendo observar ainda as peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Título III
Da Atividade de Esporte e Recreio

Capítulo I
Dos Grupos e Categorias do Pessoal

Art. 38. O pessoal que opera ou equipa as embarcações de esporte e recreio, sem remuneração constitui o grupo de Amadores.

Art. 39. A ASTA estabelecerá normas especificando as categorias do grupo de Amadores e os procedimentos para sua habilitação.

Parágrafo único. O documento de habilitação deve ser emitido com prazo de validade e sua revalidação obedecerá às normas a que se refere este artigo.

Art. 40. A embarcação de esporte e recreio poderá lotar profissionais, contratados para sua operação.

Art. 41. A ASTA poderá determinar a tripulação de segurança para embarcação de esporte e recreio, em função de seu porte e classe de navegação.

Art. 42. A infração das normas citadas nesta Seção sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1, 2 e 4.

Capítulo II
Da Vistoria de Embarcações

Art. 43. A ASTA estabelecerá normas para vistorias das embarcações de esporte e recreio que atenderão, no que couber, às regras contidas na Seção III, do Capítulo I, do Título II - Da Navegação Mercante, devendo observar ainda se a embarcação se destina a recreio ou à prática de esporte de competição e as águas onde navegará.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Capítulo III
Das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas

Art. 44. As marinas, clubes e entidades desportivas náuticas deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 45. A ASTA poderá estabelecer normas especificando os deveres e as regras para salvaguarda da vida humana nas águas e para a segurança da navegação, que deverão ser observadas por essas organizações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Título IV
Da Polícia Naval

Capítulo I
Da Atividade e Competência

Art. 46. A ação da Polícia Naval abrangerá as águas sob jurisdição nacional, o pessoal da Marinha Mercante e os armadores, as embarcações nacionais e as embarcações estrangeiras em águas sob jurisdição nacional, as empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques e as oficinas de reparo e construção naval, a extração de minerais e as obras sob, sobre e às margens das águas, no que se referir à defesa nacional, segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e à prevenção da poluição hídrica.

§ 1° Considera-se como margem, para efeito desta Lei, as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar, ou de preamar de sizígia.

§ 2° A proteção à integridade física de quaisquer pessoas, contra o tráfego de embarcações, nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres, será de responsabilidade dos órgãos estaduais competentes.

Art. 47. A Polícia Naval também fiscalizará o lançamento de detritos ou descargas de poluentes nas águas por embarcações, plataformas fixas e suas instalações de apoio.

Capítulo II
Da Entrada e Saída de Embarcações

Seção I
Da Navegação Marítima

Art. 48. A ASTA estabelecerá normas para controle da entrada e saída de embarcações nos portos nacionais.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 49. A embarcação estrangeira, quando da entrada em porto nacional, poderá ser visitada por representante de Órgão Subordinado, para verificação de suas condições operacionais, de sua documentação e da habilitação de quaisquer tripulantes.

§ 1° Caso os documentos e certificados exigidos estejam irregulares e as condições operacionais da embarcação se encontrem em situação precária, constituindo-se em ameaça de

danos ao meio ambiente, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, a ASTA poderá determinar a permanência da embarcação no porto, para sanar a deficiência constatada ou determinar a sua saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, desde que preservada a salvaguarda da vida humana nas águas.

§ 2º Caso seja determinada a permanência ou a saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, a ASTA deverá comunicar o fato à autoridade consular do país de bandeira da embarcação.

Seção II
Da Navegação Interior

Art. 50. A ASTA estabelecerá normas de tráfego e permanência para as embarcações empregadas na navegação interior, nos portos nacionais, atracadouros, fundeadouros, rotas, canais e vias navegáveis, que atenderão às peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 51. A embarcação estrangeira, quando da entrada em porto nacional, poderá ser visitada por representante de Órgão Subordinado, para verificação de sua documentação, habilitação de quaisquer tripulantes e de suas condições operacionais.

§ 1º Caso os documentos e certificados exigidos estejam irregulares e as condições operacionais da embarcação encontrem-se em situação precária, constituindo-se em ameaça de danos ao meio ambiente, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, a ASTA poderá determinar a permanência da embarcação no porto, para sanar a deficiência constatada, ou determinar a sua saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, desde que preservada a salvaguarda da vida humana nas águas.

§ 2º Caso seja determinada a permanência ou a saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, a ASTA deverá comunicar o fato à autoridade consular do país de bandeira da embarcação.

§ 3º Caso a habilitação dos tripulantes não comprove o conhecimento prático do trecho a ser navegado, o prosseguimento da viagem ficará condicionado ao embarque de outro profissional habilitado.

Seção III
Da Atividade de Esporte e Recreio

Art. 52. As entradas e saídas de embarcação de esporte e recreio, realizando navegação marítima, de alto-mar ou costeira e navegação interior, deverão ser comunicadas aos Órgãos Subordinados.

§ 1º A ASTA estabelecerá normas especificando as condições, os documentos necessários e o responsável por essa comunicação.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Capítulo III
Da Navegação em Águas Restritas

Seção I
Das Normas Gerais

Art. 53. A ASTA estabelecerá normas para o tráfego e permanência das embarcações ao longo da costa, dos rios, nos lagos e lagoas, nos canais, nos portos, nas áreas de tráfego intenso e nas rotas especiais de navegação.

§ 1º As embarcações não poderão aproximar-se a menos de duzentos metros das margens. Esta distância poderá ser alterada, levando-se em conta a linha de concentração de banhistas dentro d'água e as caraterísticas físicas locais, sendo que para os rios, lagos e lagoas, as administrações estaduais ou municipais competentes, ouvida a ASTA, poderão estabelecer e divulgar limitações diferentes. Deverá ser reservada área privativa para entrada e saída de embarcações em praias, conforme especificarem normas da ASTA.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 4.

Seção II
Do Serviço de Praticagem

Art. 54. As atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, desempenhadas onde ocorram peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação, constituem o serviço de praticagem.

Art. 55. Os Práticos Marítimos e Fluviais, denominados profissionais não-tripulantes, constituirão uma categoria do 1º Grupo do pessoal e serão oriundos daquela categoria.

Art. 56. A ASTA estabelecerá normas para o acesso, a habilitação e o serviço dos Práticos, bem como delimitará as zonas onde a praticagem seja obrigatória e especificará as embarcações dispensadas do Serviço de Praticagem.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 57. O serviço de praticagem deverá estar disponível a todo e qualquer momento, sendo considerado atividade essencial.

§ 1º Os Práticos não poderão recusar-se à prestação do serviço de praticagem, ainda que existam divergências sobre remuneração decorrente.

§ 2º A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Seção III
Da Sinalização e Obstáculos à Navegação

Art. 58. É proibida a instalação ou retirada dos sinais náuticos de auxílio à navegação ou de demarcações especiais, bem como a alteração de suas características e posicionamento.

§ 1º É vedada a utilização dos sinais náuticos para qualquer fim que não seja o específico.

§ 2º A infração deste artigo ou de seu § 1º sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 6.

Art. 59. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitarão o infrator a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, além da penalidade do Grupo 1.

Art. 60. A execução de obra pública ou particular e a instalação de qualquer obstáculo à navegação, sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, depende de autorização da ASTA, que estabelecerá normas a respeito.

§ 1º A ASTA avaliará o projeto em função da localização, porte, formas e aspectos físicos da obra pretendida e suas implicações para a navegação.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1, 5 e 6.

Art. 61. A pesquisa e lavra de minerais nas águas navegáveis, sob jurisdição nacional, dependerão de prévia autorização da ASTA, que estabelecerá as normas de procedimentos para evitar riscos à navegação.

§ 1º A pesquisa ou lavra de minerais não poderá inviabilizar a navegação praticada por embarcações mercantes, de Estado ou de guerra.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Título V
Das Penalidades

Capítulo I
Do Processo

Art. 62. Constitui infração o não-cumprimento das normas estabelecidas nesta Lei ou das decorrentes emitidas pela ASTA ou Órgãos Subordinados.

Art. 63. Constatada a infração, será lavrado, pelo Órgão Subordinado, o Auto de Infração, devendo a pena pertinente ser por ele aplicada.

Parágrafo único. A infração cometida e a pena estabelecida deverão ser comunicadas ao infrator.

Art. 64. Da pena imposta caberá, em primeira instância, recurso ao Órgão Subordinado que a impôs e, em segunda instância, à ASTA.

§ 1º O prazo para o recurso é de trinta dias a contar do conhecimento da pena ou do indeferimento do recurso.

§ 2º A autoridade recorrida terá o prazo de trinta dias, a contar do recebimento do pedido, para julgamento do recurso interposto.

§ 3º Os prazos estabelecidos neste artigo poderão ser prorrogados por igual período, a critério da ASTA.

§ 4º A ASTA é a instância final, na esfera administrativa, para julgamento de recurso.

Art. 65. Estabelecida a multa, o infrator terá um prazo de quinze dias, a contar da data em que tomar conhecimento, para pagamento do valor estipulado.

Parágrafo único. O recurso em segunda instância exige o depósito prévio da multa imposta.

Art. 66. Respondem solidária ou isoladamente pelas infrações a esta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador, o afretador, o agente de navegação ou quem legalmente os represente;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais; e

IV - seu autor material.

Art. 67. A embarcação apreendida será recolhida à área determinada ou depósito dos Órgãos Subordinados.

§ 1° O Órgão Subordinado poderá designar responsável para guarda da embarcação apreendida, que poderá ser seu proprietário, armador, agente de navegação ou outros com interesse na embarcação.

§ 2° O proprietário da embarcação terá um prazo de trinta dias, a contar da data da apreensão, para regularização de sua situação, findo o qual ela poderá ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 68. As despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida serão custeadas pelo seu proprietário, armador ou outro responsável, que responderão nesta ordem, perante a ASTA ou Órgão Subordinado.

Capítulo II
Das Penas

Art. 69. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - Grupo 1 - multa;

II - Grupo 2 - suspensão ou cancelamento do documento de habilitação;

III - Grupo 3 - retirada de tráfego ou impedimento de saída;

IV - Grupo 4 - apreensão da embarcação;

V - Grupo 5 - embargo ou paralisação de atividade; e

VI - Grupo 6 - demolição de obra.

Parágrafo único. Os valores para multa deverão ser estabelecidos pela ASTA no mês de janeiro e revistos em julho, anualmente.

Art. 70. São fatores agravantes: reincidência na mesma falta no período de um ano; emprego de embarcação na prática de ato ilícito; embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica; envolvimento de embarcação destinada a transporte de passageiros.

§ 1° Existindo agravante, a multa poderá ser aumentada em até cem por cento de seu valor.

§ 2° A reincidência, no período de um ano, na condução de embarcação em estado de embriaguez ou sob efeito de outra substância entorpecente ou tóxica, sujeita o profissional a

julgamento no foro estabelecido por lei e o amador ao cancelamento do documento de habilitação, a critério do Órgão Subordinado.

Art. 71. A pena de cancelamento do documento de habilitação para profissionais somente poderá ser aplicada após decisão do Tribunal Marítimo que a determine.

Art. 72. A pena de demolição de obra ou paralisação de atividade minerária somente será aplicada pela ASTA.

Parágrafo único. A demolição de obra será realizada pelo seu responsável, o qual sujeitar-se-á, ainda, à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação. Caso não o faça, a ASTA o fará por seus próprios meios ou contratação de terceiros, às custas do infrator, e proporá ao Ministério Público a ação judicial correspondente para o ressarcimento dos custos de despesas.

Art. 73. A pena de multa não se executará quando incidir sobre os recursos indispensáveis à manutenção do infrator e sua família.

Título VI
Das Disposições Finais

Art. 74. Os atuais profissionais integrantes do 4º Grupo - Regionais, serão gradualmente habilitados, de modo a integrarem os Grupos de Marítimo ou de Fluviário, conforme a navegação praticada.

Parágrafo único. Os Estivadores e Mergulhadores não constituirão grupos para os efeitos desta Lei.

Art. 75. A ASTA designará Comissão Técnica para atendimento das seguintes finalidades:

I - proposição e atualização de normas;

II - acompanhamento ou realização de testes em equipamentos, e inspeções técnicas;

III - realização de perícias para constatação de causas de avarias; e

IV - outras julgadas pertinentes.

Parágrafo único. A ASTA poderá designar especialista não-pertencente ao seu quadro de pessoal, ou entidade especializada, para compor a Comissão Técnica, a fim de tratar de assunto específico, por tempo determinado.

Art. 76. A ASTA estabelecerá os valores a serem pagos pelos diversos serviços e despesas decorrentes, que ela ou seus órgãos subordinados prestarem, tais como: vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros.

Parágrafo único. A indenização prevista neste artigo deverá ser paga no ato da solicitação do serviço.

Art. 77. Qualquer outro recurso, que não seja decorrente de aplicação de pena, obedecerá, para sua tramitação, ao previsto no artigo 64.

Art. 78. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela ASTA ou Órgãos Subordinados, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

§ 1° Toda pessoa jurídica ou física penalmente capaz, envolvida, por qualquer forma ou motivo, em acidente ou fato da navegação, está jurisdicionada ao Tribunal Marítimo.

§ 2° É vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada após instauração de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção daquelas decorrentes da poluição das águas.

Art. 79. A ASTA estabelecerá as normas para o cerimonial a ser obedecido a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 80. A ASTA estabelecerá normas para o uso de uniformes a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 81. Os valores arrecadados com a aplicação de multas serão empregados nas atividades de fiscalização exercidas pela Polícia Naval.

Art. 82. A ASTA terá um prazo de 180 dias após a publicação desta Lei para emissão das normas decorrentes.

Art. 83. O art. 3° da Lei n° 7.652, de 3 de fevereiro de 1988, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3° As embarcações brasileiras, exceto as de Guerra e as demais de Estado, estão obrigadas ao Registro de Propriedade no Tribunal Marítimo, quando tiverem arqueação bruta (AB) igual ou superior a vinte, se empregadas na navegação marítima, ou arqueação bruta (AB) igual ou superior a cinqüenta, se empregadas na navegação interior".

Art. 84. Esta Lei entrará em vigor 180 dias após a data de sua publicação.

Art. 85. Revogam-se o Decreto-Lei nº 2.161, de 30 de abril de 1940; os parágrafos 1º e 2º do artigo 3º, artigos 5º e do 12 ao 23 do Decreto-Lei nº 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-Lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941; a Lei nº 5.838, de 5 de dezembro de 1972; o Decreto-Lei nº 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-Lei nº 4.557, de 10 de agosto de 1942; o Decreto nº 87.648, de 24 de setembro de 1982; o Decreto nº 97.026, de 1º de novembro de 1988; o Decreto nº 511, de 27 de abril de 1992 e o Decreto nº 87.891, de 3 de dezembro de 1982.

Brasília.

COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES
230

LEGISLAÇAO CITADA ANEXADA PELO AUTOR

LEI Nº 7.652, DE 3 DE FEVEREIRO DE 1988

Dispõe sobre o registro da Propriedade Marítima e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I

Da Finalidade

Art. 1º Esta lei tem por finalidade regular o registro da propriedade marítima, dos direitos reais e demais ônus sobre embarcações e o registro de armador.

CAPÍTULO II

Do Registro da Propriedade de Embarcações

Art. 2º O registro da propriedade tem por objeto estabelecer a nacionalidade, validade, segurança e publicidade da propriedade de embarcações.

Art. 3º As embarcações brasileiras, exceto as da Marinha de Guerra, estão sujeitas à inscrição na Capitania dos Portos ou órgão subordinado, em cuja jurisdição for domiciliado o proprietário ou armador, sendo obrigatório o registro da propriedade no Tribunal Marítimo das que possuírem arqueação bruta superior a 20 (vinte) toneladas, se empregadas na navegação marítima, e daquelas com arqueação bruta superior a 50 (cinqüenta) toneladas, quando destinadas a qualquer modalidade de navegação interior.

§ 1º Estando a embarcação somente sujeita a inscrição, esta valerá como registro.

§ 2º A falta do registro sujeita o infrator às sanções previstas nesta lei.

. . . . . .

. . . . . .

COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES - SF
24

Dispõe sobre o exercício das funções de agente de Capitanias de Portos por militares da Armada e dá outras providências.

O Presidente de República, considerando que, do ponto de vista da Defesa Nacional, ha toda conveniência em prover por vezes as funções de Agente de Capitanias de Portos por militares da Armada, da Reserva Remunerada ou reformados; e usando das atribuições que lhe confere o artigo 180 da Constituição,

Decreta:

Art. 1.º As funções de Agente de Capitanias de Portos da República, sempre que o Governo julgar conveniente, no interesse da Defesa Nacional, serão exercidas por militares da Armada, da reserva remunerada ou reformados, designados pelo ministro da Marinha.

Art. 2.º Aos militares designados para o exercício dessas funções será abonada a gratificação que lhes couber, na forma do decreto n. 20.809, de 17 de dezembro de 1931.

Parágrafo único. A respectiva despesa correrá, no presente exercício, à conta da verba IV — Gratificações — *b*) Pessoal Militar, subconsignação 13-02, do orçamento vigente do Ministério da Marinha.

Art. 3.º Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 30 de abril de 1940, 119.º da Independência e 52.º da República.

GETULIO VARGAS.

Henrique A. Guilhem.

DECRETO-LEI N. 2.538 — DE 27 DE AGOSTO DE 1940

Dispõe sobre a navegação entre portos e aeroportos nacionais

. . . . . .

Art. 3°. Os agentes ou consignatários de aeronaves e embarcações são obrigados a informar ao Correio, às repartições portuárias o aeroportuárias e ao concessionário ou arrendatário do porto o dia e a hora de chegada e de partida com antecedência mínima de duas horas e até uma hora antes do encerramento do expediente ordinário das repartições. As empresas de navegação aérea que tenham serviço regular, com horário aprovado, apresentarão apenas o referido horário quando modificado.

§ 1°. As embarcações atracadas ao cais ou a outro porto de acostagem poderão virar de bordo, de dia ou de noite, independentemente de licença, bem assim, avisando com uma hora de antecedência a Capitania do Porto e a Alfândega, mudar de fundeadouro durante o dia ou a noite..

§ 2°. Nos portos onde não houver estação radio-telegráfica, as embarcações, ao transpor o local designado pela Capitania, anunciarão a sua chegada por dois apitos de 10 segundos de duração, com intervalo de meio minuto.

. . . . . .

Art. 5°. As embarcações e aeronaves, entrando a qualquer hora do dia ou da noite, com exceção dos casos previstos no parágrafo único do artigo anterior, demandarão o ancoradouro de franquia ou os cais e pontos de acostagem e iniciarão imediatamente o embarque e o desembarque.

Parágrafo único. Os ancoradouros de franquia e os pontos onde as embarcações tenham de operar serão fixados pelo Capitão do Porto, ou por seus delegados e agentes, tendo em vista os interesses da navegação, ouvidas as demais repartições portuárias.

. . . . . .

Art. 12. O despacho das embarcações será feito pelo respectivo capitão nas Capitanias onde as mesmas se acharem matriculadas.

Art. 13. Será porém obrigatório o despacho no primeiro porto de escala que se seguir à verificação de qualquer das seguintes ocorrências:

1ª, avaria na embarcação ou na carga;
2ª, insubordinação de tripulantes ou de passageiros;
3ª, necessidade de desembarcar ou embarcar tripulantes;
4ª, encontro de baixo, recife ou outro qualquer estorvo para a navegação e, bem assim qualquer alteração no funcionamento ou na posição do balizamento.

Parágrafo único. O capitão entregará à Capitania cópia autenticada da parte do diário de navegação que relatar o fato.

Art. 14. O tripulante responsabilizado, em inquérito policial ou administrativo, procedido em Capitania de Porto, pela prática ou por auxiliar a pratica de roubo de qualquer cousa pertencente ao navio, à carga, aos passageiros ou aos próprios tripulantes, terá a respectiva matrícula cancelada, sem prejuizo da ação penal.

Art. 15. O tripulante, que em inquérito policial ou administrativo, procedido em Capitania de Porto, for responsabilizado por avaria ou dano causado ao navio ou á carga, terá a respectiva matrícula suspensa por dois meses a cinco anos, sem prejuizo da ação penal.

Art. 16. As tripulações serão fixadas pela Capitania onde for matriculada a embarcação, atendendo-se à necessidade de conciliar a segurança e a economia da navegação.

§ 1°. Para determinar a tripulação, a Capitania terá em vista:

1°, o rol de tripulantes julgado necessário pelo armador;

2°, a tonelagem da embarcação e as exigências peculiares à navegação, às máquinas, à mecanização do trabalho de bordo e ao combustivel utilizado;

3°, as acomodações dos alojamentos da embarcação para as diversas categorias de tripulantes;

4°, o tempo gasto entre os portos de escala.

§ 2°. As embarcações que forem desarmadas terão as tripulações reduzidas ao estritamente necessário para a vigilância.

Art. 17. As embarcações empregadas no transporte de carvão nacional a granel e em carregamentos completos serão despachadas com tantos homens de convés quantos estritamente necessários ao serviço do leme e de vigilância geral.

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplicar-se-á tambem às embarcações empregadas no transporte de carvão que, para completar e compensar o carregamento, embarcarem mercadorias leves, como alfafa e semelhantes.

Art. 18. As embarcações a que se refere esta lei poderão entrar em todos os portos do Brasil ou deles sair, fundear, mudar de fundeadouro ou fazer qualquer manobra sem tomar prático e sem pagamento de qualquer contribuição às associações de praticagem.

§ 1.° O Conselho da Marinha Mercante publicará anualmente, no "Diário Oficial", a relação dos postos de acesso dificil nos quais os navios de cabotagem poderão livremente entrar e sair, fundear, mudar de fundeadouro ou fazer qualquer manobra, sem tomar prático do porto, desde que possuam tripulante com carte de prático ou lugar, conferida pela autoridade competente.

§ 2.° Cada vez que escalarem nos portos de acesso dificil referidos no parágrafo anterior, as embarcações de grande cabotagem, que não tomarem prático, contribuirão com quota de 50$0 para manutenção da associação de praticagem local.

§ 3.° As embarcações que escalarem no porto somente para tomar ou deixar prático serão consideradas em trânsito e isentas de despacho ou outra qualquer exigência.

DISPOÇÕES SANITÁRIAS

Art. 19. São obrigados a ter médico a bordo os paquetes:

a) que tiverem mais de 300 toneladas líquidas de registo, forem empregados na navegação de grande cabotagem e transportarem mais de 50 passageiros;

b) que tiverem mais de 300 toneladas líquidas de registo, forem empregadas na navegação de pequena cabotagem ou interior, transportarem mais de 100 passageiros e cuja viagem, entre dois portos consecutivos de escala, exceder de 48 horas.

§ 1.° Quando os passageiros excederem de 200, os paquetes de grande cabotagem deverão ter ainda enfermeiro.

§ 2.° O disposto neste artigo não derroga o que está estabelecido no art. 1.362 do decreto n. 16.300, de 31 de dezembro de 1923, nem outras concessões já feitas pela Saude à navegação de cabotagem e interior.

das de ter enfermeiro por segunda classe.

1°, quando a tripulação for inferior a 70 homens, qualquer que seja a duração da viagem;

2°, quando a tripulação for superior a 70 homens e a duração da viagem, entre dois portos consecutivos de escala, não exceder de 72 horas.

§ 1.° As embarcações de mais de 100 toneladas líquidas de registo deverão ter a bordo os medicamentos de urgência que a Saude determinar em caracter geral tendo em vista o número de passageiros e de tripulantes e a duração da viagem entre os portos consecutivos de escala.

§ 2.° Ocorrendo moléstia ou acidente pessoal grave a bordo de embarcação que não conduza enfermeiro, o capitão é obrigado a arribar ao primeiro porto para hospitalizar o enfermo. Nessas arribadas, o capitão entregará à autoridade sanitária do porto cópia autenticada do diário de navegação na parte relativa ao registo da occorrência, mas não terá de preencher quaisquer formalidades perante as demais autoridades.

Art. 21. As embarcações de grande cabotagem e de carga que não conduzam médico serão dispensadas da visita sanitária desde que estejam munidas do respectivo passe sanitário e não tenham doente a bordo.

Parágrafo único. Havendo moléstia ou suspeita de moléstia a bordo, o capitão pedirá a visita da Saude no primeiro porto de escala, sob as penas do art. 1.444, letra *c*, do decreto n. 16.300, de 31 de dezembro de 1923.

Art. 22. os armadores entregarão ao médico ou, quando for o caso, ao enfermeiro, mediante inventário, os medicamentos e o instrumental necessários ao serviço. No fim de cada viagem far-se-á o balanço da farmácia e do instrumental.

Art. 23. As empresas de navegação, a juizo do médico de bordo, são obrigadas a fornecer gratuitamente aos passageiros que adquirirem doença ou sofrerem acidentes a bordo os medicamentos e o material de curativo previstos nas tabelas que a Saude aprovar em caracter geral.

Parágrafo único. As mesmas empresas poderão fornecer outros medicamentos alem dos previstos neste artigo, cobrando os preços da tabela que for semestralmente aprovada pela Saude e que ficará à disposição dos passageiros.

DECRETO-LEI N. 3.346 — DE 12 DE JUNHO DE 1941

Dá nova organização às Delegacias de Trabalho Marítimo

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição, decreta:

Art. 1.º Os serviços de inspeção, disciplina e policiamento do trabalho nos portos, na navegação e na pesca incumbirão às Delegacias de Trabalho Marítimo, subordinadas ao Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio.

Art. 2.º As Delegacias de Trabalho Marítimo serão criadas por ato do Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, *ex-officio*, ou a requerimento de qualquer sindicato interessado ou de associação de grau superior, coincidindo sua jurisdição com a da Capitania do Porto local.

Parágrafo único. Nos portos que não forem sede de Capitania funcionarão, havendo mister, representações da Delegacia do porto-sede.

Art. 3.º Delibera a Delegacia de Trabalho Marítimo por meio de um Conselho, composto de sete representantes, dos quais um de cada um dos Ministérios do Trabalho, Indústria e Comércio, da Marinha, da Viação e Obras Públicas, da Agricultura e da Fazenda, um dos empregadores e um dos empregados.

§ 1.º O ato que criar Delegacia de Trabalho Marítimo será comunicado aos ministérios interessados, cujos titulares deverão promover a designação de seus representantes, dentro do prazo de 30 dias, contados da comunicação.

§ 2.º As representações a que se refere o parágrafo único do artigo anterior serão constituidas por subdelegacias, a cargo de um representante do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio.

§ 3.º O representante do Ministério da Marinha no Conselho da Delegacia será o capitão do porto local.

Art. 4.º Presidirá a Delegacia de Trabalho Marítimo o capitão do porto respectivo, o qual, nos seus impedimentos, será, para esse efeito, substituido pelo representante do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio.

Art. 5.º Os sindicatos portuários e marítimos, devidamente notificados, enviarão, cada um, à Delegacia de Trabalho Marítimo, uma lista de cinco nomes, dentre os quais serão escolhidos, pelo delegado, os dos representantes de classe e os dos respectivos suplentes, para a composição do Conselho.

§ 1.º A escolha a que este artigo se refere recairá em brasileiro nato, maior de 25 anos, portador de carteira profissional e que esteja no pleno exercício da profissão, no mínimo, desde mais de dois anos.

§ 2.º Os representantes de classe exercerão o mandato por um ano, não podendo ser reconduzidos para o período imediato.

Art. 6.º Compete ao Conselho da Delegacia de Trabalho Marítimo:

1.º, fixar o número de estivadores necessários ao movimento do porto, para o que poderá promover a revisão das matrículas, cancelando as daqueles que, desde mais de dois anos, não exerçam a profissão, salvo se este fato for motivado por moléstia, por acidente no trabalho que não determine incapacidade permanente, ou por serviço militar;

2.º, acreditar perante os concessionários ou empreiteiros de trabalho, nos portos e nas empresas, ou agências, de navegação, ou de pesca, os sindicatos de trabalhadores nos serviços portuários, marítimos ou de pesca, uma vez reconhecidos na forma da lei, bem como as cooperativas de trabalho;

3.º, fiscalizar a aplicação das leis de proteção ao trabalho nos serviços portuários, marítimos, ou de pesca, segundo as disposições da legislação vigente;

4.º, fiscalizar os trabalhos de carga e descarga e a movimentação das mercadorias nos trapiches e armazens, fixando o número necessário de trabalhadores para o respectivo serviço;

5.º, emitir parecer sobre matéria atinente ao trabalho portuário, de navegação, ou de pesca, para atender a qualquer dos ministérios referidos no art. 3.º e a sindicatos, ou empresas, interessadas;

6.º, impor aos que cometerem faltas disciplinares, ou infringirem disposições legais, as penalidades estabelecidas no art. 11;

7.º, elaborar o respectivo regimento interno, *ad referendum* do Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio.

Art. 7.º O Conselho da Delegacia de Trabalho Marítimo reunir-se-á ordinariamente duas vezes por mês e extraordinariamente mediante convocação do Delegado ou a requerimento de quatro conselheiros. e suas deliberações serão válidas desde que tenham nelas tomado parte, no mínimo, cinco conselheiros, alem do Delegado.

Parágrafo único. Quando o assunto a tratar no Conselho interessar diretamente o Sindicato a que pertençam os representantes de classe, deverá o Delegado convocar os suplentes, sob pena de nulidade.

Art. 8.º Os membros do Conselho perceberão, por sessão em que tomarem parte, até o máximo de quatro por mês, a importância que for arbitrada, para cada Conselho, pelo Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio.

Parágrafo único. A falta a três sessões consecutivas importará a perda do mandato.

Art. 9.º As sessões dos Conselhos das Delegacias serão secretas.

Art. 10. Sempre que se trate de expedição de instruções reguladoras de serviços, as Delegacias farão publicar o respectivo anteprojeto no *Diário Oficial*, a do Distrito Federal, e em jornal local, as demais, afixando-o na própria sede, para que os interessados se manifestem a respeito, dentro do prazo improrrogavel de 30 dias, desde que não haja contraindicação.

Parágrafo único. Findo o prazo fixado neste artigo, e após o exame, pelo Conselho, das sugestões apresentadas, sendo por ele afinal aprovado o projeto, a Delegacia expedirá as instruções de serviço, cuja vigência começará 60 dias depois de publicadas.

Art. 11. As penalidades a impor, de que trata o artigo 6º do

I — aos empregadores: a multa de 100$0 (cem mil réis) a 5:000$0 (cinco contos de reis), elevada ao dobro na reincidência;

II — aos empregados: suspensão do serviço, por três a trinta dias, sem remuneração ou cassação da matrícula na Capitania do Porto;

III — aos sindicatos interessados que não colaborarem na manutenção da ordem e da disciplina: as que comina o artigo 43 do decreto-lei n. 1.402 de 5 de julho de 1939, ficando os membros da Diretoria, no caso de destituição, inibidos de exercer quaisquer cargos na sua administração pelo prazo de 10 anos.

Parágrafo único. Nenhuma penalidade será imposta sem prévia defesa do acusado; entretanto, poderá este ser desde logo suspenso nos casos de flagrante delito.

Art. 12. Das decisões originárias dos Conselhos de Delegacia de Trabalho Marítimo caberá recurso voluntário, sem efeito suspensivo, para o Ministro do Trabalho, Industria e Comércio, sendo interposto, dentro do prazo de 30 dias, contados da publicação respectiva, pelos interessados diretos, por entidades de classe interessada ou por qualquer dos representantes referidos no artigo 3.º.

Parágrafo único. Ao ministro é facultado avocar ao seu exame e decisão quaisquer matérias que hajam sido objeto de deliberação do Conselho.

Art. 13. Os cargos de representantes dos Ministérios são de confiança.

Art. 14. Ao Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio compete acudir, dentro das dotações orçamentárias, às despesas necessárias para a execução dos serviços das Delegacias de Trabalho Marítimo e designar os funcionários e extranumerários reclamados para essa execução.

Art. 15. A escolha dos representantes de classe será feita de acordo com o art. 5.º e seus parágrafos.

Parágrafo único. Os representantes dos empregadores e empregados terão, cada qual, um suplente, escolhido na forma estabelecida neste artigo.

Art. 16. As Subdelegacias a que se refere o art. 3.º, § 2.º, são orgãos auxiliares e de coordenação, para o fim de atenderem, nos portos em que estiverem situadas, aos encargos de inspeção, disciplina e policiamento do trabalho, colaborando para a solução dos casos de interesse local e sujeitando-os à Delegacia competente.

Art. 17. Ficam revogados os decretos números 23.259, de 20 de outubro de 1933, e 24.743, de 14 de julho de 1934, e quaisquer disposições em contrário.

Art. 18. O presente decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 12 de junho de 1941, 120.º da Independência e 53.º da República.

GETULIO VARGAS.

Waldemar Falcão.

Henrique A. Guilhem.

João de Mendonça Lima.

Carlos de Souza Duarte.

A. de Souza Costa.

COORDENAÇÃO DOS PERMANENTES - 8
289

DE 5 DE DEZEMBRO
DE 1972

Dá nova redação ao item I do art. 11 do Decreto-lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941, que dá nova organização às Delegacias do Trabalho Marítimo.

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O item I do art. 11 do Decreto-lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 11.....

I — aos empregadores: multa de uma a dez vezes o salário-mínimo regional, elevada ao dobro na reincidência;"

Art. 2.º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 5 de dezembro de 1972; 151º da Independência e 84º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI
Júlio Barata

DECRETO-LEI N. 4.306 — DE 18 DE MAIO DE 1942

Suspende a obrigatoriedade de aviso prévio sobre a chegada de navios nacionais e dá outras providências

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 180 da Constituição, decreta:

Art. 1.º Fica suspensa a obrigatoriedade de aviso prévio sobre a chegada de navios nacionais, exigida no art. 3.º do decreto-lei n. 2.538, de 27 do agosto de 1940 e das comunicações radiotelegráficas a que se referem o § 2.º do art. 3.º e o art. 29 do mesmo decreto-lei.

Art. 2.º Os avisos e comunicações serão feitos dentro de duas horas após a chegada do navio ao porto e será obrigatório, de modo geral, o sinal de apito previsto no § 2.º do art. 3.º do decreto-lei acima citado.

Art. 3.º O presente decreto-lei entrará em vigor, em todo o país, na data de sua publicação; revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 18 de maio de 1942, 121.º da Independência e 54.º da República.

GETULIO VARGAS.
João de Mendonça Lima.
A. de Souza Costa.
Henrique A. Guilhem.
Gustavo Capanema.

COORDENAÇÃO DE EMBARCAÇÕES FEDERAIS - CB
30

DECRETO-LEI N. 4.557 — DE 10 DE AGOSTO DE 1942

Dispõe sobre a entrada, a saida e o movimento interno de navios e embarcações nos portos e águas interiores brasileiras

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 180 da Constituição, decreta:

Art. 1.º Fica atribuida ao Ministério da Marinha a superintência do movimento de entrada e saida dos portos e águas interiores nacionais, tanto dos navios em geral, como das embarcações de pesca, recreio ou de qualquer fim especial.

Art. 2.º Os Ministério da Guerra e da Aeronáutica prestarão ao Ministério da Marinha a cooperação que for necessária à efetivação das medidas adequadas, mediante prévio entendimento.

Art. 3.º Em caso de necessidade, as Repartições aduaneiras e a Polícia Marítima, à requisição do orgão competente do Ministério da Marinha, prestarão a este todo o concurso a seu alcance e com ele acordarão o movimento de suas embarcações no desempenho das funções que lhes são próprias.

Art. 4.º O Ministério da Marinha estabelecerá postos de observação e fiscalização, onde julgar conveniente, para ampliar ou tornar mais eficaz a vigilância atualmente em vigor.

Art. 5.º Os navios e as embarcações da Marinha de Guerra nacional sairão dos portos nacionais e neles entrarão, livremente, a qualquer hora.

Art. 6.º A entrada dos navios de guerra estrangeiros nos portos brasileiros será regulada pelo Ministério da Marinha, de acordo com o Ministério das Relações Exteriores.

Art. 7.º No porto do Rio de Janeiro, durante o período noturno (do por do sol ao nascer) os navios mercantes, as embarcações de recreio, de pesca ou de qualquer fim especial — nacionais ou estrangeiros — somente poderão ter entrada em casos excepcionais, regulados pelo Ministério da Marinha, que poderá tornar a medida extensiva a outros portos quando for necessário.

Art. 8.º O Ministro da Marinha expedirá as necessárias instruções ao cumprimento do presente decreto-lei para o fim de estabelecer as regras que julgar convenientes ao movimento dos portos nacionais e águas interiores, em face das necessidades da segurança nacional, ouvidos previamente os Ministérios interessados e a Comissão de Marinha Mercante.

Art. 9.º Este decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 10 de agosto de 1942, 121.º da Independência e 54.º da República.

GETULIO VARGAS.

Henrique A. Guilhem.
Eurico G. Dutra.
Alexandre Marcondes Filho.
A. de Souza Costa.
Oswaldo Aranha.
J. P. Salgado Filho.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

LEGISLAÇAO CITADA, ANEXADA PELA COORDENAÇAO DAS COMISSOES PERMANENTES

Decreto n.º 87.648 de 24 de setembro de 1982.

Aprova o Regulamento para o Tráfego Marítimo.

. . . . . .

. . . . . .

DECRETO Nº 97.026, DE 01 DE NOVEMBRO DE 1988.

Aprova o Regulamento Geral dos Serviços de Praticagem.

. . . . . .

. . . . . .

DECRETO Nº 511, DE 27 DE ABRIL DE 1992

Altera dispositivos do Regulamento para o Tráfego Marítimo, aprovado pelo Decreto nº 87.648(1), de 24 de setembro de 1982.

. . . . . .

. . . . . .

Decreto n.º 87.891, de 03 de dezembro de 1982

Aprova o Regulamento de Uniformes da Marinha Mercante do Brasil.

. . . . . .

. . . . . .

Mensagem nº 743

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do artigo 61 da Constituição Federal, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado da Marinha, o texto do projeto de lei que "Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

Brasília, 26 de outubro de 1993.

EM nº 054 /MM

Brasilia, 14 de outubro de 1993.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

O atual regulamento para o Tráfego Marítimo (RTM), aprovado pelo Decreto nº 87.648, de 24 de setembro de 1982, foi à época de sua elaboração e aprovação, um importante instrumento para consolidar e ordenar normas em um documento único, de fácil consulta. Ao longo do tempo de sua vigência, entretanto, diversos fatores tornaram-no defasado da realidade atual, exigindo sua revisão.

2. A nova Constituição Federal de 1988; os esforços da desregulamentação desbancando procedimentos cartoriais arraigados; a necessidade de evitar distorções de abrangência do Regulamento; a urgência em dispor a Administração Pública de instrumento juridicamente consistente na sua regulamentação; o dever de conferir à navegação fluvial e lacustre o "status" adequado,pela importância econômica e estratégica dessas vias de transporte, são fatores, entre outros, que determinaram a revisão, adequando as regras em vigor aos tempos modernos.

Dessa forma, foi elaborado o presente Anteprojeto de Lei, inspirado no acervo hoje existente e na experiência acumulada no trato com a matéria, pautando-se sua essência nos seguintes princípios:

a) o mais importante instrumento legal, para atuação da

Diretoria de Portos e Costas (DPC),nos assuntos pertinentes à Marinha Mercante, encontra-se sob a forma de DECRETO, norma de hierarquia inferior à LEI, fato que já causou dificuldades juridicas incontornaveis, principalmente em face de vultosos interesses particulares, por vezes obrigatoriamente contrariados à vista do interesse maior da coletividade. Tal situação gerou a necessidade de ampliar o poder da norma sob a forma de Lei e, conseqüentemente, o espaço da regra traçada que deve conter um universo abrangente, de forma a permitir o detalhe explicativo e minucioso na regulamentação posterior. Essa regulamentação, sob a responsabilidade da autoridade diretamente envolvida no assunto, possibilitará agilidade na atualização constante da matéria, eliminando as carências normativas no seu nascedouro;

b) o projeto foi concebido de modo a atender toda a navegação, isto é, aquela realizada no mar, rios, lagos, lagoas e canais. Originou-se aí a preocupação na utilização de termos que não restringissem a abrangência pretendida, corrigindo distorção existente no próprio título do Regulamento para o Tráfego Marítimo, que estabelece regras também para a navegação fluvial;

c) criou-se uma autoridade única com responsabilidade no controle da implementação da Lei: a Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA, a ser designada pelo Ministro da Marinha, com competência perfeitamente delimitada no âmbito do Anteprojeto de Lei.

d) alterou-se o conceito de lotação de embarcação, de forma a conter todas as pessoas embarcadas; para tanto foi listada a situação das pessoas a bordo. Criou-se, por outro lado, o conceito de tripulação de segurança, para especificar apenas o mínimo de tri-

pulantes necessários a operar com segurança a embarcação, em substituição ao atual cartão de lotação;

e) as embarcações foram classificadas quanto à sua finalidade e a navegação quanto às águas onde é realizada. As embarcações podem ser mercantes, de Estado, de guerra, de esporte e recreio e especiais. A navegação é marítima ou interior, sendo considerada interior apenas aquela realizada em rios, lagos, lagoas e canais. No caso da navegação marítima, a divisão em classes manteve algumas das designações tradicionais, como longo curso e cabotagem, para não fugir excessivamente da estrutura comercial existente, pois, no sentido estrito da lei e para efeito de segurança, bastaria discriminá-la em alto-mar, costeira e abrigada. Em decorrência do envolvimento com outros países, a navegação interior foi dividida em classes de percurso internacional e percurso nacional;

f) a concepção da navegação, como formulada, permitiu contemplar com normas especiais cada segmento da atividade. Não houve preocupação especial com a navegação marítima, cuja intensidade, volume de tráfego e de carga transportada, organismos e convenções internacionais, fazem-na sobejamente estudada e orientada juridicamente. Porém, a situação é completamente diferente no que tange à navegação interior. Bacias hidrográficas diferentes, como as nossas, exigem regulamentação específica para atendimento das peculiaridades regionais. Algumas comportam navegação internacional, outras, como a Bacia do Rio São Francisco, possibilitam a navegação exclusivamente nacional. Geografia, cultura e condições sócio-econômicas díspares, tripulantes, armadores e embarcações, inseridos em contexto restrito de visão exclusivamente local, justificam a adoção de procedimentos diversificados para atendimento das condições próprias de cada ba-

cia. A própria comunidade da navegação interior tem sugerido à DPC, ao longo do tempo, bem como a outros órgãos públicos, a criação de um Regulamento para a Navegação Fluvial e Lacustre. O presente anteprojeto contempla, em título próprio, a navegação interior mercante, conferindo "status" adequado à sua condição de importante fator de desenvolvimento e de redutor de custo do transporte nacional. Há a considerar, ainda, que, em determinadas regiões, a embarcação é o único meio de transporte disponivel;

g) a ação da Polícia Naval foi restringida exclusivamente à fiscalização do cumprimento desta Lei e suas normas decorrentes. Tendo em vista que a Lei ora projetada e as normas que dela provierem sempre absorverão os compromissos internacionais assumidos pelo País, as convenções, acordos e atos internacionais ratificados pelo Brasil e pertinentes à matéria serão, também, objeto de fiscalização da Polícia Naval.

h) com o propósito de evitar interpretações dúbias quanto a responsabilidades, o vertente Anteprojeto estabelece que a proteção à integridade física de quaisquer pessoas contra o trafego de embarcações, nas áreas adjacentes às praias, será da alçada dos órgãos estaduais e municipais competentes. A fiscalização da poluição causada por embarcações é inserida na competência da Polícia Naval, consoante prática legal vigente e Anteprojeto de Lei, elaborado por Grupo de Trabalho coordenado pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, e encaminhado ao Congresso Nacional.

i) no aspecto de obras, a Polícia Naval fiscalizará apenas aquelas que possam gerar obstáculos à navegação, tais como as obras sob, sobre e às margens das águas. Competirá também à atuação da Po-

lícia Naval fiscalizar a extração de minerais nas águas nacionais, no sentido de impedir que essa atividade venha a tolher a navegação mercante.

j) estabeleceram-se regras para o processo de constatação de infração e imposição de penas, permitindo ao infrator a defesa mediante recurso, previsto constitucionalmente. As penas foram listadas de modo a inibir os descumpridores da Lei a incidirem no ilícito. Estabeleceu-se que valores advindos da aplicação de multas sejam revertidos à atividade de fiscalização exercida pela Polícia Naval. O Anteprojeto cria, ainda, a liberdade da concessão do perdão da multa no julgamento das infrações daqueles proprietários de pequenas embarcações, cujo emprego é indispensável à manutenção de sua subsistência, levando em consideração as dificuldades inerentes a uma vida de parcos recursos;

l) no que diz respeito à tripulação, a atuação da ASTA restringir-se-á exclusivamente ao aspecto técnico da atividade, visando à segurança do tráfego aquaviário. As categorias, habilitação e documentos pertinentes serão regulamentados por normas que acompanham as necessidades correntes, possibilitando que seja apresentado ao mercado de trabalho o homem qualificado, de acordo com as exigências das modernas máquinas e equipamentos.

3. Finalmente, verifica-se que a Lei projetada constituirá arcabouço jurídico consistente que fundamentará normas diversas, a serem elaboradas pela ASTA, versando sobre assuntos dinâmicos e múltiplos,tais como tripulantes, vistorias, clubes náuticos e marinas, construção de embarcações, borda-livre, arqueação, etc. O conjunto dessas normas constituirá, efetivamente, um Regulamento versátil e fácil de ser atualizado.

Fl. 6 da EM nº 054 , de 14 / 10 /93, do MM).

4. À vista do exposto, submeto à alta apreciação de Vossa Excelência o Anteprojeto de Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário.

Respeitosamente,

IVAN DA SILVEIRA SERPA
Ministro de Estado da Marinha

ANEXO À EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS DO MINISTÉRIO DA MARINHA,

Nº 054 , DE 14 / 10 /93

1. Síntese do problema ou da situação que reclama providências:

Este Ministério, no trato diário das questões ligadas à Marinha Mercante, sentiu a necessidade de um instrumento legal mais consistente. Tal dispositivo, embora de cunho permanente, deve requerer a flexibilidade adequada para acompanhar o contínuo desenrolar dos acontecimentos, tendo em vista a incessante, dinâmica e ágil evolução da tecnologia naval, bem como dos grandes interesses que envolvem o transporte hidroviário.

2. Soluções e providências contidas no ato normativo ou na medida proposta:

a) Adota o conceito de tripulação de segurança para especificar apenas o número mínimo de tripulantes necessários à operação da embarcação, em substituição ao cartão de lotação.

b) Altera a classificação das embarcações. O Projeto classifica as embarcações quanto à sua finalidade, como mercante, de Estado, de guerra, de esporte e recreio e especiais.

c) Altera a classificação da navegação para:

MARÍTIMA (até o limite das embocaduras dos rios) - longo curso, cabotagem, alto-mar, costeira e abrigada.

INTERIOR (rios, lagos, lagoas e canais) - percurso nacional e percurso internacional.

d) Limita as atividades da Polícia Naval em fiscalizar:

- as obras que possam gerar obstáculos à navegação (obras sob, sobre e às margens das águas).
- a extração de minerais nas águas nacionais no sentido de evitar que cause embaraços à navegação.
- a poluição causada por embarcações.
- o cumprimento da lei e normas decorrentes, convenções, acordos e atos internacionais ratificados pelo Brasil.

e) Estabelece que a proteção á integridade física de qualquer pessoa contra o tráfego de embarcações, nas áreas adjacentes às praias, será da alçada dos órgãos estaduais e municipais competentes.

f) Estabelece regras para o processo de constatação de infração e imposição de penas, permitindo ao infrator a defesa mediante recurso, previsto constitucionalmente.

g) Cria a liberdade de concessão do perdão da multa no julgamento das infrações de propriedade de baixa renda.

h) Estabelece que, no que diz respeito à tripulação, a atuação da ASTA deve restringir-se exclusivamente ao aspecto técnico da atividade, visando à segurança do tráfego aquaviário.

i) Revoga, dentre outros diplomas legais, o Regulamento para o Tráfego Marítimo e o Regulamento Geral para os Serviços de Praticagem.

3. Alternativas existentes às medidas ou atos propostos:

Não se vislumbra outra alternativa para a solução do problema.

4. Custos:

A medida não implicará em despesa de espécie alguma.

5. Razões que justificam a urgência:

x x x

6. Impacto sobre o meio ambiente:

x x x

7. Síntese do parecer do órgão jurídico:

1. O objetivo pretendido - normatização sobre a segurança do tráfego pertinente à navegação realizada no mar, rios, lagos, lagoas e canais por meio de um instrumento legal e não mais por via de regulamento - dará indiscutivelmente maior segurança jurídica a matéria, quer em face dos administrados,quer diante de eventuais litígios perante a barra dos tribunais.

2. Afigura-se a esta Consultoria Jurídica que o Anteprojeto de Lei está em condições de ser encaminhado à elevada apreciação do Presidente da República

HELIO DE ALMEIDA DOMINGUES
Consultor Jurídico da Marinha

Aviso nº 2.408 - C. Civil.

Em 26 de outubro de 1993.

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho a essa Secretaria a Mensagem do Excelentíssimo Senhor Presidente da República, acompanhada de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado da Marinha, relativa a projeto de lei que "Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

Atenciosamente,

HENRIQUE EDUARDO FERREIRA HARGREAVES
Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da
Presidência da República

A Sua Excelência o Senhor
Deputado WILSON CAMPOS
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados
BRASÍLIA-DF.

44

CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259/93

Nos termos do Art. 119, caput, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente da Comissão determinou a abertura e divulgação na ordem do Dia das Comissões, prazo para recebimento de emendas(5 Sessões), no período de 10 / 03 /95 a 17 / 03 /95. Findo o prazo de cinco sessões, não foram recebidas emendas.

Sala da Comissão, em 20 de março de 1995.

Aurenilton Araruna de Almeida
Secretário

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993.

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviario em aguas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

Autor: Poder Executivo

Relator: Deputado Luciano Pizzatto

I - RELATÓRIO

Coube-nos a relatoria, nesta Comissão, do PL 4.259/93 que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, abrangendo:

I - os profissionais e amadores, integrantes de tripulação de embarcações;

II - a embarcação, em suas fases de projeto, construção, operação, docagem, reparo e baixa; e

III - o meio aquático, no que diz respeito a sinalização e divulgação das limitações e condições de tráfego das vias navegáveis.

Estabelece o PL que as embarcações brasileiras e seus tripulantes, ainda que fora das águas sob jurisdição brasileira, e as embarcações de Estado, as estrangeiras e quaisquer aeronaves na superfície da água sob jurisdição nacional estão sujeitas ao previsto nesta Lei, no que couber.

Em seu art. 2º é estipulado que esta Lei e normas decorrentes atenderão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais, ratificados pelo Brasil, relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, a segurança da navegação e ao controle da poluição causada por embarcações.

A seguir, em seu art. 4º, o PL estabelece as definições para: Tráfego Aquaviário, Navegação, Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA, Órgão Subordinado, Lotação, Tripulante, Tripulação de Segurança, Comandante, Imediato, Profissional não-Tripulante, Passageiro, Amador, Armador, Proprietário, Agente de Navegação, Embarcação, Vistoria, Docagem, Reparo, Polícia Naval e Portos. Deve-se ressaltar que a ASTA é a autoridade designada pelo Ministério da Marinha, responsável pelo controle da implementação desta Lei e pelo estabelecimento das normas decorrentes.

Dispõe o PL. 4259/93, em seu art. 4º, que, com o propósito de promover a segurança do tráfego aquaviario e contribuir para a salvaguarda da vida humana nas águas e para a prevenção da poluição hídrica, compete a ASTA estabelecer normas para:

I - inscrição e controle dos profissionais da Marinha Mercante e dos amadores;

II - determinação da tripulação de segurança das embarcações;

III - habilitação dos profissionais de Marinha Mercante e dos amadores;

IV - estabelecimento de requisitos de projetos, construção, equipamentos e operação das embarcações, que digam respeito a salvaguarda da vida humana, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente;

V - licenciamento da construção e alteração de caracteristicas das embarcações;

VI - realização de vistorias;

VII - inscrição de embarcações e fiscalização do registro da propriedade;

VIII - determinação dos equipamentos e acessorios para embarcações que devam receber homologação para uso a bordo;

IX - estabelecimento da dotação de equipamentos e acessórios de salvatagem para embarcações;

X - realização do registro, vistoria e certificação de helipontos das plataformas marítimas e das embarcações que operem em águas sob jurisdição nacional, de acordo com as normas em vigor, visando a correspondente homologação por parte do orgão competente do Ministério da Aeronáutica;

XI - autorização para execução de projetos de obras e a realização de pesquisa e lavra de minerais em águas sob jurisdição nacional, no que concerne à segurança da navegação e à defesa nacional, sem prejuizo das autorizações a serem obtidas nos demais órgãos competentes; e

XII - atividades de Policia Naval.

Em seu art. 5º, agrupa as embarcações em: mercante, de Estado, de guerra, de esporte e recreio e especiais.

A navegação é dividida, conforme estabelece o art. 6º, em maritima e interior. A navegação maritima, por sua vez, é subdividida nas categorias: longo curso, cabotagem, alto-mar, costeira e abrigada. Já a navegação interior é subdividida nas categorias percurso internacional e percurso nacional.

Dispõe que as pessoas a bordo de uma embarcação podem ser denominadas: Comandante, tripulante, profissional não-tripulante ou passageiro.

Determina, ainda, que todas as pessoas a bordo estão sujeitas a autoridade do Comandante.

Estabelece o PL, em seu art. 8º, as responsabilidades do Comandante e, no art. 9º, as medidas que o mesmo poderá adotar, no exercício de suas funções e para garantia das pessoas, da embarcação e cargas transportadas.

Em relação aos tripulantes, o PL dispõe que as principais atribuições de cada um dos tripulantes, correspondentes aos trabalhos rotineiros que exercem a bordo, são fixadas de acordo com normas estabelecidas pelo órgão governamental competente, ouvida a ASTA, a habilitação dos tripulantes obedece às normas próprias do ensino profissional para navegação marítima e interior; e as normas para a carreira dos tripulantes serão estabelecidas pela ASTA.

Segue o PL apresentando dispositivos em relação a construção de embarcações, a qual obedecerá a padrões técnicos, visando à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente, e dependerá de licença da ASTA. As normas de construção serão estabelecidas pela ASTA.

Em relação às embarcações, dispõe ainda o PL sobre: arqueação e borda livre, classificação e marcação, inscrição e registro de propriedade e reparo.

Estabelece que as empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques, as oficinas de reparos e construção naval, não pertencentes à Marinha do Brasil, deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados, devendo os proprietários dos mesmos fornecer à ASTA, ou aos Órgãos Subordinados, as informações de natureza técnica que lhe forem requisitadas.

Em relação à Navegação Mercante, dispõe sobre os grupos e categorias do pessoal, a tripulação de segurança e a vistoria das embarcações.

Quanto aos grupos e categorias do pessoal, o profissional na navegação marítima pertence: ao grupo Marítimo, aquele que exerce atividade a bordo de embarcação mercante, excetuada a de pesca, empregada na navegação marítima; ou ao grupo Pescador, aquele que exerce atividade a bordo de embarcação de pesca, empregada na navegação marítima.

Já o profissional empregado na navegação interior pertence: ao grupo Fluviário, aquele que exerce atividade a bordo de embarcação mercante, excetuada a de pesca, empregada na navegação interior; ou ao grupo Pescador Fluvial, aquele que exerce atividade a bordo de embarcação de pesca, empregada na navegação interior.

Continua ainda o PL, dispondo que a ASTA estabelecerá normas para determinação da tripulação de segurança, e poderá, a qualquer momento, alterá-la, caso sejam alteradas as condições operacionais da embarcação.

O PL classifica as vistorias de embarcações em inicial, periódica e especial, e especifica o significado de cada uma delas.

Aplicam-se a navegação interior, no que couber, as normas estabelecidas para a navegação maritima, quanto aos grupos e categorias do pessoal, a tripulação de segurança e à vistoria de embarcações, as quais deverão observar ainda as peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

O PL dispõe que o pessoal que opera ou equipa as embarcações de esporte e recreio, sem remuneração constitui o grupo de Amadores. A ASTA estabelecera normas especificando as categorias do grupo de Amadores e os procedimentos para sua habilitação.

As normas para vistorias das embarcações de esporte e recreio serão estabelecidas pela ASTA, as quais atenderão, no que couber, às normas estabelecidas no PL para a Navegação Maritima, devendo observar ainda se a embarcação se destina a recreio ou à prática de esporte de competição e as águas onde navegará.

Estabelece ainda o PL, que as marinas, clubes e entidades desportivas náuticas deverão ser cadastrados nos Orgãos Subordinados, podendo a ASTA estabelecer normas especificando os deveres e as regras para salvaguarda da vida humana nas águas e para a segurança da navegação, que deverão ser observadas por essas organizações.

Dispõe sobre a atividade e competência da Policia Naval, atribuindo a esta a ação no que se referir a defesa nacional, segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas aguas e à prevenção da poluição hídrica. Atribui aos órgãos estaduais competentes a responsabilidade pela proteção à integridade fisica de quaisquer pessoas, contra o tráfego de embarcações, nas áreas adjacentes as praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres. Determina também que a Policia Naval fiscalizará o lançamento de detritos ou descargas de poluentes nas águas por embarcações, plataformas fixas e suas instalações de apoio.

Determina o PL que a ASTA estabelecerá normas para tráfego, permanência e controle da entrada e saída de embarcações nos portos nacionais, atracadouros, fundeadouros, rotas, canais e vias navegáveis e ainda tráfego e permanência das embarcações ao longo da costa, dos rios, nos lagos e lagoas, nos canais, nos portos, nas áreas de tráfego intenso e nas rotas especiais de navegação.

Estabelece ainda que as embarcações não poderão aproximar-se a menos de duzentos metros das margens, podendo no entanto essa distância ser alterada, levando-se em conta a linha de concentração de banhistas dentro d'água e as caracteristicas fisicas locais. Para os rios, lagos e lagoas, as administrações estaduais ou municipais competentes, ouvida a ASTA, poderão estabelecer e divulgar limites diferentes.

Dispõe sobre o serviço de praticagem, o qual e definido como "as atividades profissionais, de carater técnico-especializado, desempenhadas onde ocorram

peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação", e as normas a ele referentes.

Estabelece ainda o PL., normas quanto à sinalização e obstaculos a navegação.

Dispõe o PL. sobre as penalidades, o processo de constatação de infração e aplicação de pena e as penas aplicáveis.

Em suas Disposições Finais, o PL 4259/93 estabelece que a ASTA designará Comissão Tecnica para atendimento das seguintes finalidades:

I - proposição e atualização de normas;

II - acompanhamento ou realização de testes em equipamentos, e inspeções técnicas;

III - realização de pericias para constatação de causas de avarias;

IV - outras julgadas pertinentes.

É fixado ainda que a ASTA estabelecerá:

- os valores a serem pagos pelos diversos serviços e despesas decorrentes, que ela ou seus órgãos subordinados prestarem, tais como: vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, pericias, emissão de certificados e outros;

- as normas para o cerimonial a ser obedecido a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra;

- as normas para o uso de uniformes a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Quanto aos valores arrecadados com a aplicação de multas, fica estipulado que os mesmos serão empregados nas atividades de fiscalização exercidas pela Policia Naval.

Finalmente, determina-se o prazo de 180 dias após a publicação da Lei para que a ASTA emita as normas decorrentes, e tambem 180 dias para a entrada em vigor da Lei.

II - VOTO DO RELATOR

Em sua Exposição de Motivos, o Senhor Ministro da Marinha apresenta argumentos bastante convincentes em relação à oportunidade e adequação de uma Lei como a proposta, consubstanciada no PL. 4.259/93.

O Projeto de Lei em apreço trata da segurança do tráfego aquaviário. O conceito de segurança do tráfego aquaviário, sob o enfoque da preservação do meio ambiente, evoca imediatamente o enorme risco potencial introduzido pela navegação. Esse risco é representado pela poluição acidental que pode ser originada por desastres, abalroamento e afundamento de embarcações transportando materiais poluentes.

pelo vazamento destes para o meio liquido por qualquer motivo ou ainda, pela poluição internacional decorrente do alijamento de residuos e detritos nas aguas mesmo que a embarcação não transporte comercialmente qualquer carga poluente, um navio de porte médio pode facilmente conter cerca de 1.500 toneladas de óleo pesado e diesel em seus tanques, para alimentar as máquinas propulsoras e caldeiras.

A Convenção das Nações Unidas sobre Direitos do Mar aprovada pela III Conferência das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar, realizada em 1982 e referendada pelo Congresso Nacional, estatui a obrigação dos Estados de proteger e preservar o meio marinho, tomando todas as medidas compativeis com dita Convenção para prevenir, reduzir e controlar sua poluição, utilizando para esse fim os meios mais viáveis de que disponham e de conformidade com suas possibilidades. A proteção do ambiente aquático contra qualquer possibilidade poluidora é, pois, materia da mais alta responsabilidade dos Estados costeiros, como é o caso do Brasil, não sendo cabivel desprezar nenhuma alternativa que possa contribuir para minimizar riscos ecologicos.

Dentro desse enfoque, o PL 4.529/93 pode ser aperfeiçoado se tivermos em conta a decisiva contribuição que o Serviço de Praticagem apresenta para a prevenção de incidentes e acidentes, potencialmente poluidores, envolvendo navios em águas rasas e abrigadas. Esse serviço, prestado por Práticos devidamente habilitados, tem por principal finalidade a orientação segura do tráfego de embarcações em regiões de alto risco de acidentes. Perfeitamente conhecedores das peculiaridades locais e das caracteristicas predominantes dos navios onde embarcam, os Práticos são profissionais técnico-especializados que assessoram os Comandantes sobre melhores condições de trânsito e manobra, nos dois sentidos compreendidos entre o mar aberto e o porto, ai incluidos rios e outras vias navegáveis, bem como, no que se refere a atracação e desatracação dos navios no cais.

Fica salientada a importância dessa contribuição ao lembrarmos que águas rasas e abrigadas geralmente contêm ecossistemas altamente produtivos mas igualmente vulneráveis. Quando ocorrem derramamentos em alto mar, por exemplo, o óleo que tende naturalmente a se dispersar, provocando danos menos pesados às regiões costeiras. Já quando eventos poluidores são registrados próximos de terra, seus efeitos sobre a biota aquática se fazem sentir de imediato, sendo incomparavelmente mais danosas suas conseqüências para o patrimônio ecológico da região, sua economia e qualidade de vida. É interessante ainda observar que, grande parte das zonas definidas pelo Ministerio da Marinha como sendo de praticagem obrigatória, com vistas à segurança do tráfego aquaviário, são coincidentes com áreas que podem também ser definidas como ecologicamente sensiveis.

Deve estar fora de dúvida, portanto, que diretamente da qualidade do serviço de Praticagem e prevenção de grande numero de incidentes e acidentes de

navegação, potencialmente capazes de provocar violentas agressões ao meio hídrico e comprometer recursos naturais de extrema vulnerabilidade. Embora inovadora em nosso País, essa constatação é cada vez mais corrente nos países desenvolvidos onde, além de utilizados como elemento de segurança do tráfego aquaviário, os serviços de praticagem são considerados fator de proteção ambiental. Interessa, assim, do ponto de vista da preservação do meio ambiente, fazer constar em Lei princípios básicos que assegurem adequada estruturação e confiabilidade a esses serviços.

Desde que foram instituídos como organizações formais (no Século XV, na Europa e, a partir de 1808, no Brasil), os serviços de praticagem, incluindo os nacionais, evoluíram naturalmente para se revestirem com a natureza da prestação de um serviço público essencial, apresentando duas características marcantes: a de serem executados sem vínculo empregatício e de serem rigidamente controlados pelo estado.

Essas características, mundialmente consagradas, foram desenvolvidas primordialmente para assegurar a compatibilização entre os interesses de armadores e de proprietários de carga, visando a melhor proteção possível de seus bens, e os interesses do estado, orientados para oferecer oportunidades iguais, sem preferência, de modo a estimular o comércio exterior. O modelo descrito por essas características apresenta, na atualidade, excelente potencial de utilidade para a proteção do meio ambiente em águas restritas.

O fato do Prático prestar seus serviços de forma autônoma, sem vínculo empregatício, é condição fundamental para torná-lo imune a pressões para que aceite condições de operação do navio que infrinjam normas de segurança. Por si só, essa característica da prestação do Serviço de Praticagem atua decisivamente na redução de ocorrência de causas de incidentes e de acidentes envolvendo navios em águas restritas, diminuindo o risco de agressões ao meio ambiente.

O controle rígido do Estado sobre o Serviço de Praticagem, que não deve ser confundido com interferência do Estado sobre esse Serviço, é o modo mais apropriado para fazer cumprir normas de segurança para o tráfego aquaviário que privilegiem a proteção do meio ambiente.

Em decorrência das considerações apresentadas, é nossa convicção que o PL 4.259/93 merece aperfeiçoamento, no que tange ao Serviço de Praticagem. As emendas anexas, preservam, do modelo vigente de prestação desse Serviço, aqueles conceitos que, internacionalmente adotados, melhor atendem a conservação do meio ambiente em águas restritas, no que concerne a sua conveniência com o tráfego aquaviário.

As Emendas nº 1 e nº 2 eliminam duplicidade da regra para habilitação do Prático, apropriadamente inserida no art. 56.

A Emenda nº 3 modifica a definição do Serviço de Praticagem, incluindo menções expressas ao profissional responsável pela realização do serviço e à

segurança da navegação, salvaguardando, conforme exposto, a proteção do meio ambiente em águas restritas e interiores.

A Emenda nº 4 elenca as atividades que compõem o Serviço de Praticagem.

As Emendas nº 5 e nº 11 são de redação e visam a sanar lapso manifesto.

A Emenda nº 6 estabelece as competências da ASTA em relação ao Serviço de Praticagem.

A Emenda nº 7 aperfeiçoa o teor do artigo, assegurando um número de Práticos habilitados que permita a prestação ininterrupta do Serviço de Praticagem, bem como que esses profissionais mantenham o necessário grau de adestramento. Além disso, restabelece, com força da Lei, condições para preenchimento das vagas de Prático que, consagradas no modelo nacional e mundialmente vigente, garantem elevado nível de qualificação técnica e confiabilidade ao Serviço de Praticagem.

A Emenda nº 8 garante a continuidade do Serviço de Praticagem, orientando sua prestação segundo o modelo nacional e internacional consagrado.

A Emenda nº 9 dispõe sobre a realização de acordo entre as Associações de Práticos ou Comissões e as empresas de navegação ou seus representantes para a prestação de Serviços de Praticagem.

A Emenda nº 10 torna-se necessária para permitir que, no caso de extinção dos Serviços de Praticagem de uma determinada Zona, os Práticos possam ser aproveitados em outra Zona.

Em conclusão, somos favoráveis à aprovação do PL 4259/93, com as emendas que apresentamos.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

50172800.039

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259, de 1993

(Do Poder Executivo)

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências."

EMENDA Nº 1

Suprima-se o 1º do art. 29, passando o 2º a ser parágrafo único.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259, de 1993
(Do Poder Executivo)

"Dispõe sobre a segurança do trafego aquaviário em aguas sob jurisdição nacional e dá outras providências."

EMENDA Nº 2

Suprima-se o 1º do art. 35, renumerando-se os demais.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259, de 1993
(Do Poder Executivo)

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências."

EMENDA Nº 3

Dê-se ao art. 54 a seguinte redação:

"Art. 54. Serviço de Praticagem é o conjunto de atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, realizadas por profissionais não-tripulantes, devidamente habilitados como Práticos, com o propósito de garantir a segurança da navegação, onde ocorram peculiaridades que dificultem a livre e segura movimentação das embarcações."

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259, de 1993
(Do Poder Executivo)

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências."

EMENDA Nº 4

Acrescente-se ao Título IV, Capítulo III, Seção II, o seguinte art. 55, renumerando-se os demais:

"Art. 55. O Serviço de Praticagem consiste das seguintes atividades:

I - direção da Navegação de Praticagem ao longo dos rios, lagos, lagoas, canais, portos e barras;

II - assessoramento ao comandante do navio nas manobras e serviços correlatos, fainas de fundear, amarrar e desamarrar das boias, suspender, atracar, desatracar e mudar de fundeadouro ou cais, entrada e saída de dique, em portos, dentro das Zonas de Praticagem.

Parágrafo único. Serão consideradas, ainda, atividades dos Serviços de Praticagem, outras relativas à segurança da navegação e que não estando enquadradas no presente artigo possam vir a ser determinadas como tal, pelo Órgão Subordinado, dentro da área de sua jurisdição."

Sala da Comissão, em 29 de março de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259, de 1993
(Do Poder Executivo)

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências."

EMENDA Nº 5

Dê-se ao art. 55 a seguinte redação:

"Art. 55. Os Práticos e Praticantes de Prático, denominados profissionais não-tripulantes, constituirão categorias do 1º grupo do pessoal da navegação mercante e serão oriundos daquele grupo."

Sala da Comissão, em 28 de junho de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259, de 1993

(Do Poder Executivo)

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências."

EMENDA Nº 6

Acrescente-se ao Título IV, Capítulo III, Seção II, onde couber, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

"Art. Compete a ASTA, considerando os interesses da Defesa Nacional, da Segurança da Navegação e Interesses Navais, criar, extinguir e determinar as Zonas em que a utilização dos Serviços de Praticagem é obrigatoria, bem como as embarcações dispensadas desse Serviço.

Sala da Comissão, em 21 de março de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259, de 1993
(Do Poder Executivo)

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências."

EMENDA Nº 7

Dê-se ao art. 56 a seguinte redação:

"Art. 56. A ASTA estabelecerá normas complementares para o acesso, a habilitação, a manutenção da qualificação e o serviço dos Práticos, fixará o número de práticos para cada Zona, bem como delimitará as Zonas onde a praticagem seja obrigatória e especificará as embarcações dispensadas do Serviço de Praticagem.

1º O preenchimento das vagas de Prático, que ocorrerem por quaisquer motivos nas Zonas de Praticagem, será feito mediante realização de exame para Praticante de Prático, por determinação da ASTA.

2º O número de Práticos para cada Zona será fixado de forma a atender as necessidades do tráfego aquaviário, sem sobrecarga permanente de trabalho, garantindo, por outro lado, que a frequência de prestação do serviço assegure a manutenção da qualificação técnica do Prático, sem risco de degradação do seu grau de adestramento.

3º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator a penalidade do Grupo I."

Sala da Comissão, em 29 de março de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259, de 1993
(Do Poder Executivo)

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências."

EMENDA Nº 8

Acrescentem-se os seguintes 2º e 3º ao art. 57, renumerando-se o seguinte:

"Art. 57.....

2º Os Práticos, de preferência, exercerão a profissão reunidos em associação ou comissão, a fim de que seja assegurada a praticagem ininterruptamente a todos os navios, independente de tipo e porte bruto, que naveguem na Zona para a qual estão habilitados.

3º Nas Zonas em que, por qualquer razão, não forem criadas associações, o Órgão Subordinado, por meio de Portaria, reunirá os Práticos em comissão, a fim de cumprir as disposições da presente Lei e normas complementares."

Sala da Comissão, em 18 de dez de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259, de 1993
(Do Poder Executivo)

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências."

EMENDA Nº 9

Acrescente-se ao Título IV, Capítulo III, Seção II, onde couber, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

"Art As atividades dos Serviços de Praticagem serão executadas por Práticos, devidamente habilitados para a respectiva Zona de Praticagem, mediante acordo de prestação de Serviços de Praticagem realizado entre as Associações de Práticos ou Comissões e as empresas de navegação ou seus representantes, no qual serão discriminadas as diversas fainas de praticagem que poderão ser executadas e as condições para remuneração dos serviços a serem prestados.

Parágrafo único. Para o estabelecimento dessas fainas, deverão ser rigorosamente observadas as instruções da ASTA quanto a limites de Zona de Praticagem e pontos de recebimento de Práticos."

Sala da Comissão, em 12 de nov de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259, de 1993
(Do Poder Executivo)

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviario em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências "

EMENDA Nº 10

Acrescente-se ao Titulo IV, Capitulo III, Seção II, onde couber, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

"Art. No caso da extinção dos Serviços de Praticagem de uma determinada Zona, os Práticos poderão ser aproveitados em outra Zona de Praticagem, a critério da ASTA, ficando para isso sujeitos a um estágio de adaptação e posterior exame prático."

Sala da Comissão, em 28 de nov de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259, de 1993
(Do Poder Executivo)

"Dispõe sobre a segurança do trafego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e da outras providências."

EMENDA Nº 11

Dê-se ao 4º do art. 64 a seguinte redação:

"Art. 64.....

4º O Ministro da Marinha e a instância final, na esfera administrativa, para julgamento de recurso."

Sala da Comissão, em 23 de maio de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI N° 4.259/93
(do Senado Federal)
(PLS 743/93)

PARECER DA COMISSÃO

A Comissáo de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, em reunião ordinária realizada, hoje, aprovou, unanimemente, o Projeto de Lei n° 4.259/93, com emendas, nos termos do parecer do relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados Sarney Filho, Presidente, Celso Russomanno, Maria Valadão Vice-Presidentes, Socorro Gomes, Fátima Pelaes, Luciano Pizzatto, Vilson Santini, Remi Trinta, Fernando Gabeira, Gilney Viana,José Machado, Silvernani Santos, Sérgio Carneiro, Gervásio Oliveira, Ricardo Barros, Salomão Cruz, José Coimbra, Freire Júnior, Nelson Otoch, Roberto França, Ivan Valente, Telma de Souza e Itamar Serpa.

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995.

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Lucinao Pizzatto
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI N° 4.259/93
(do Poder Executivo)
Mensagem n° 743/93

EMENDA N° 1 ADOTADA - CDCMAM

Suprima-se o § 1° do art. 29, passando o 2° a ser parágrafo único.

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI N° 4.259/93
(do Poder Executivo)
Mensagem n° 743/93

EMENDA N° 2 ADOTADA - CDCMAM

Suprima-se o § 1° do art. 35, renumerando-se os demais.

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259, de 1993
(Do Poder Executivo)
Mensagem nº 743/93

EMENDA Nº 3 ADOTADA - CDCMAM

Dê-se ao art. 54 a seguinte redação:

"Art. 54. Serviço de Praticagem é o conjunto de atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, realizadas por profissionais não-tripulantes, devidamente habilitados como Práticos, com o propósito de garantir a segurança da navegação, onde ocorram peculiaridades que dificultem a livre e segura movimentação das embarcações."

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995.

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259, de 1993
(Do Poder Executivo)
Mensagem nº 743/93

EMENDA Nº 4 ADOTADA - CDCMAM

Acrescente-se ao Título IV, Capítulo III, Seção II, o seguinte art. 55, renumerando-se os demais:

"Art. 55. O Serviço de Praticagem consiste das seguintes atividades:

I - direção da Navegação de Praticagem ao longo dos rios, lagos, lagoas, canais, portos e barras;

II - assessoramento ao comandante do navio nas manobras e serviços correlatos, fainas de fundear, amarrar e desamarrar das bóias, suspender, atracar, desatracar e mudar de fundeadouro ou cais, entrada e saída de dique, em portos, dentro das Zonas de Praticagem.

Parágrafo único. Serão consideradas, ainda, atividades dos Serviços de Praticagem, outras relativas à segurança da navegação e que não estando enquadradas no presente artigo possam vir a ser determinadas como tal, pelo Órgão Subordinado, dentro da área de sua jurisdição."

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995 .

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI N° 4.259/93
(do Poder Executivo)
Mensagem n° 743/93

EMENDA N° 5 ADOTADA - CDCMAM

Dê-se ao art. 55 a seguinte redação:

"Art. 55. Os Práticos e Praticantes de Prático, denominados profissionais não-tripulantes, constituirão categorias do 1° grupo do pessoal da navegação mercante e serão oriundos daquele grupo".

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

GER 3.17.23.004-2 - (SET/94)

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259, de 1993

(Do Poder Executivo)

Mensagem nº 743/93

EMENDA Nº 6 ADOTADA - CDCMAM

Acrescente-se ao Título IV, Capítulo III, Seção II, onde couber, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

"Art. Compete à ASTA, considerando os interesses da Defesa Nacional, da Segurança da Navegação e Interesses Navais, criar, extinguir e determinar as Zonas em que a utilização dos Serviços de Praticagem é obrigatória, bem como as embarcações dispensadas desse Serviço."

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995.

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

PROJETO DE LEI Nº 4.259, de 1993
(Do Poder Executivo)
Mensagem nº 743/93

EMENDA Nº 7 ADOTADA - CDCMAM

Dê-se ao art. 56 a seguinte redação:

"Art. 56. A ASTA estabelecerá normas complementares para o acesso, a habilitação, a manutenção da qualificação e o serviço dos Práticos, fixará o número de práticos para cada Zona, bem como delimitará as Zonas onde a praticagem seja obrigatória e especificará as embarcações dispensadas do Serviço de Praticagem.

§ 1º O preenchimento das vagas de Prático, que ocorrerem por quaisquer motivos nas Zonas de Praticagem, será feito mediante realização de exame para Praticante de Prático, por determinação da ASTA.

§ 2º O número de Práticos para cada Zona será fixado de forma a atender as necessidades do tráfego aquaviário, sem sobrecarga permanente de trabalho, garantindo, por outro lado, que a freqüência de prestação do serviço assegure a manutenção da qualificação técnica do Prático, sem risco de degradação do seu grau de adestramento.

§ 3º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator a penalidade do Grupo 1."

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995.

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259, de 1993
(Do Poder Executivo)
Mensagem nº 743/93

EMENDA Nº 8 ADOTADA - CDCMAM

Acrescentem-se os seguintes § 2º e § 3º ao art. 57, renumerando-se o seguinte:

"Art. 57.....

§ 2º Os Práticos, de preferência, exercerão a profissão reunidos em associação ou comissão, a fim de que seja assegurada a praticagem ininterruptamente a todos os navios, independente de tipo e porte bruto, que naveguem na Zona para a qual estão habilitados.

§ 3º Nas Zonas em que, por qualquer razão, não forem criadas associações, o Órgão Subordinado, por meio de Portaria, reunirá os Práticos em comissão, a fim de cumprir as disposições da presente Lei e normas complementares."

Sala da Comissão, em 11 de aril de 1995 .

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259, de 1993
(Do Poder Executivo)
Mensagem nº 743/93

EMENDA Nº 9 ADOTADA - CDCMAM

Acrescente-se ao Título IV, Capítulo III, Seção II, onde couber, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

"Art. As atividades dos Serviços de Praticagem serão executadas por Práticos, devidamente habilitados para a respectiva Zona de Praticagem, mediante acordo de prestação de Serviços de Praticagem realizado entre as Associações de Práticos ou Comissões e as empresas de navegação ou seus representantes, no qual serão discriminadas as diversas fainas de praticagem que poderão ser executadas e as condições para remuneração dos serviços a serem prestados.

Parágrafo único. Para o estabelecimento dessas fainas, deverão ser rigorosamente observadas as instruções da ASTA quanto a limites de Zona de Praticagem e pontos de recebimento de Práticos."

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995 .

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259, de 1993
(Do Poder Executivo)
Mensagem nº 743/93

EMENDA Nº 10 ADOTADA - CDCMAM

Acrescente-se ao Título IV, Capítulo III, Seção II, onde couber, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

"Art. No caso da extinção dos Serviços de Praticagem de uma determinada Zona, os Práticos poderão ser aproveitados em outra Zona de Praticagem, a critério da ASTA, ficando para isso sujeitos a um estágio de adaptação e posterior exame prático."

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995 .

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259, de 1993

(Do Poder Executivo)
Mensagem nº 743/93

EMENDA Nº 11 ADOTADA - CDCMAM

Dê-se ao 4º do art. 64 a seguinte redação:

"Art. 64.....

4º O Ministro da Marinha é a instância final, na esfera administrativa, para julgamento de recurso."

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995.

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993.

(DO PODER EXECUTIVO - MSC Nº 743/93

(TEXTO FINAL)

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Título I
Disposições Preliminares

Art. 1° Esta Lei dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, abrangendo:

I - os profissionais e amadores, integrantes de tripulação de embarcações;

II - a embarcação, em suas fases de projeto, construção, operação, docagem, reparo e baixa; e

III - o meio aquático, no que diz respeito à sinalização e divulgação das limitações e condições de tráfego das vias navegáveis.

§ 1° As embarcações brasileiras, seus tripulantes, profissionais e amadores, ainda que fora das águas sob jurisdição brasileira, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitadas, quando em águas estrangeiras, a soberania do Estado ribeirinho.

§ 2° As embarcações de Estado, as embarcações estrangeiras e quaisquer aeronaves na superficie das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas ao previsto nesta Lei, no que couber.

Art. 2° Esta Lei e normas decorrentes atenderão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais, ratificados pelo Brasil, relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição causada por embarcações.

Art. 3° Para efeitos desta Lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - Tráfego Aquaviário - movimentação de embarcações realizada por via aquática;

II - Navegação - atividade de conduzir, com segurança, uma embarcação de um ponto a outro, por via aquática;

III - Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA - autoridade designada pelo Ministro da Marinha, responsável pelo controle da implementação desta Lei e pelo estabelecimento das normas decorrentes do projeto de lei que "Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências";

IV - Órgão Subordinado - órgão com autonomia limitada que, sob supervisão funcional da ASTA, participa do controle da implementação desta Lei;

V - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar e serem transportadas, de conformidade com as normas estabelecidas pela ASTA;

VI - Tripulante - profissinal ou amador habilitado, que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação, devidamente inscrito em Órgão Subordinado;

VII - Tripulação de Segurança - quantidade minima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

VIII - Comandante - denominação genérica do tripulante que é o responsável pela operação e a manutenção, em condições de segurança, da embarcação, carga, seus tripulantes e demais pessoas a bordo. O Comandante, em algumas embarcações, pode ser denominado Mestre, Arrais ou Patrão;

IX - Imediato - tripulante que, por sua experiência e habilitação, tem condições de substituir o Comandante, em circunstâncias de impedimentos funcionais. Normalmente, o Imediato é adrede comissionado com esse título pelo proprietário da embarcação, ou seus prepostos legais;

X - Profissional não-tripulante - todo aquele que, inscrito ou não nos Órgãos Subordinados, presta, a bordo, serviços de natureza transitória;

XI - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embracação, mediante remuneração ou como convidado;

XII - Amador - tripulante habilitado a operar apenas embarcações de esporte e recreio;

XIII - Armador - pessoa fisica ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua utilização, pondo-a, ou não, a navegar por sua conta;

XIV- Proprietário - pessoa fisica ou juridica, em nome de quem a propriedade da embarcação está sujeita a registro no Tribunal Marítimo e inscrição em Órgão Subordinado, ou em apenas uma dessas organizações oficiais;

XV - Agente de Navegação - pessoa fisica ou jurídica, representante dos interesses do proprietário, armador ou outro responsável pela embarcação;

XVI - Embarcação - qualquer construção suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, quaisquer que sejam suas características, capaz de transportar pessoas ou cargas e sujeita a inscrição nos Órgãos Subordinados, de acordo com as normas estabelecidas pela ASTA. As plataformas flutuantes e as fixas, quando rebocadas, são também consideradas embarcações;

XVII - Vistoria - atividade administrativa pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais pertinentes, referentes às condições de segurança, eficiência e conforto das embarcações, plataformas fixas e móveis;

XVIII - Docagem - ato de colocar a embarcação em seco para execução de reparo, alteração de caracteristicas, pintura, vistoria ou perícia;

XIX - Reparo - ato de reconduzir a embarcação ou equipamento as condições de segurança operativa, anteriores a avaria ou ao desgaste natural; é considerado reparo, também, a alteração de características da embarcação, mediante a execução de um conjunto de ações corretivas ou preventivas;

XX - Polícia Naval - atividade de cunho administrativo exercida pelos Órgãos Subordinados, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, normas decorrentes, atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hídrica; e

XXI - Portos - instalações construidas e aparelhadas para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias.

Art. 4º Com o propósito de promover a segurança do tráfego aquaviário e contribuir para a salvaguarda da vida humana nas águas e para a prevenção da poluição hídrica, compete à ASTA estabelecer normas para:

I - inscrição e controle dos profissionais da Marinha Mercante e dos amadores;
II - determinação da tripulação de segurança das embarcações;
III - habilitação dos profissionais da Marinha Mercante e dos amadores;
IV - estabelecimento de requisitos de projetos, construção, equipamentos e operação das embarcações, que digam respeito à salvaguarda da vida humana, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente;
V - licenciamento da construção e alteração de características das embarcações;
VI - realização de vistorias;
VII - inscrição de embarcações e fiscalização do registro de propriedade;
VIII - determinação dos equipamentos e acessórios para embarcações que devam receber homologação para o uso a bordo;
IX - estabelecimento da dotação de equipamentos e acessórios de salvatagem para embarcações;
X - realização do registro, vistoria e certificação de helipontos das plataformas marítimas e das embarcações que operem em águas sob jurisdicação nacional, de acordo com as normas em vigor, visando a correspondente homologação por parte do órgão competente do Ministério da Aeronáutica;
XI - autorização para execução de projetos de obras e a realização de pesquisa e lavra de minerais em águas sob jurisdição nacional, no que concerne à segurança da navegação e à defesa nacional, sem prejuízo das autorizações a serem obtidas nos demais órgãos competentes; e
XII - atividades de Polícia Naval.

Parágrado único. No exterior, a autoridade diplomática representará a ASTA no que for pertinente.

Art.5 º Para efeitos desta Lei, as embarcações são grupadas como se segue:

I - mercante - quando empregada com finalidade comercial. A embarcação de pesca é um caso especial de embarcação mercante;
II - de Estado - quando, pertencente a órgão público, empregada na execução de atividade de competência do órgão a que se vincula, sem finalidade comercial;
III - de guerra - quando pertencente às Forças Armadas de um Estado, ostenta sinais exteriores próprios de navios de guerra de sua nacionalidade; esteja sob o comando de um oficial legalmente designado pelo Governo do Estado, devendo o nome do Comandante constar do Boletim dos Oficiais da Força Singular a que pertence ou em documento equivalente; e seja guarnecido por uma tripulação regida pela disciplina militar;
IV - de esporte e recreio - quando empregada em atividades peculiares de lazer, sem finalidade comercial; e
V - especiais - quando empregadas em atividades que não são enquadradas nos incisos anteriores.

Art.6º Para os efeitos desta Lei, a navegação é dividida em:

I - marítima - quando realizada no mar até o limite das embocaduras dos rios; e
II - interior - quando realizada em rios, lagos, lagoas e canais.

§ 1° A navegação marítima é subdividida nas seguintes categorias:

a) longo curso - quando realizada predominantemente em águas marítimas, entre portos nacionais e estrangeiros, por embarcações mercantes, excetuadas as de pesca;

b) cabotagem - quando realizada predominantemente em águas marítimas ao longo da costa atlântica da América do Sul, entre portos nacionais e estrangeiros, por embarcações mercantes, excetuadas as de pesca;

c) alto-mar - quando realizada em águas marítimas, fora dos limites de visibilidade da costa;

d) costeira - quando realizada em águas marítimas, ao longo do litoral brasileiro, dentro dos limites de visibilidade da costa; e

e) abrigada - quando realizada em águas abrigadas, baías, angras e enseadas.

§ 2° A navegação interior é subdividida nas seguintes categorias:

a) percurso internacional - quando realizada em trechos de rios que façam fronteira com o outro país ou entre portos fluviais ou lacustres nacionais e estrangeiros; e

b) percurso nacional - quando realizada exclusivamente nos trechos sob jurisdição nacional de rios, lagos, lagoas e canais.

§ 3° Os limites da navegação abrigada e da navegação interior serão estabelecidos pela ASTA.

Capitulo I
Do Pessoal

Art. 7° As pessoas a bordo de uma embarcação podem ser denominadas:

I - Comandante;
II - tripulante;
III - profissional não-tripulante; ou
IV - passageiro.

Parágrado único. Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Seção I
Do Comandante

Art.8° O Comandante é o tripulante responsável:

I - pelo cumprimento, a bordo, de toda legislação, normas e atos internacionais ratificados pelo Brasil , e pela execução de técnicas relativas à salvaguarda da vida humana nas águas e à segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

II - pela manutenção da disciplina a bordo;

III - pelo cumprimento dos limites autorizados de carga e de lotação para determinada embarcação;

IV - pela comunicação à ASTA, ou a quem esta designar, pelo meio mais rápido de que dispuser, de qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e quaisquer obstáculos ou estorvos à navegação que encontrar;

V - pela lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos; pelo inventário e arrecadação dos bens das pessoas que faleceram a bordo e sua entrega à autoridade competente e pela realização de casamentos e aprovação de testamentos " in extremis"; e

VI - pela comunicação aos Órgãos Subordinados dos acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação.

Parágrado único. A infração deste artigo sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 9º O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia das pessoas, da embarcação e cargas transportadas, poderá adotar as seguintes medidas:

I - sanções trabalhistas previstas na legislação pertinente;

II - desembarque de qualquer pessoa; e

III - detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para manutenção da integridade física das pessoas, da embarcação ou da carga.

Seção II
Dos Tripulantes

Art. 10. As principais atribuições de cada um dos tripulantes, correspondentes aos trabalhos rotineiros que exercem a bordo, são fixadas de acordo com normas estabelecidas pelo órgão governamental competente, após consulta à ASTA.

Art. 11. A habilitação dos tripulantes obedece às normas próprias do ensino profissional para navegação marítima e interior.

Parágrado único. A habilitação dos pescadores no âmbito desta Lei objetiva, apenas, seu desempenho como tripulantes de embarcações.

Art. 12. A ASTA estabelecerá normas para a carreira dos tripulantes, as quais conterão regras distintas para a navegação marítima e para navegação interior.

Parágrafo único. O embarque e desembarque de tripulante são decorrências do contrato de trabalho, não implicando o desembarque, necessariamente, na rescisão desse contrato.

Seção III
Dos passageiros e Profissionais Não -Tripulantes

Art. 13. Os passageiros e profissionais não-tripulantes estarão sujeitos à autoridade do Comandante da embarcação, devendo cumprir o que lhes é preconizado em legislação específica.

Parágrafo único. A ASTA estabelecerá normas para a carreira de profissionais não-tripulantes cujas atividades se relacionem com a segurança da navegação.

Capítulo II
Do Material

Seção I
Da Construção de Embarcações

Art. 14. A construção de embarcações obedecerá a padrões técnicos, visando à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente.

§1° A ASTA estabelecerá as normas de construção, que poderão conter diferentes especificações para atendimento às condições regionais onde a embarcação navegará.

§2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Art.15. A embarcação construída no País ou no estrangeiro, para pessoa física ou jurídica brasileira, estará sujeita ao atendimento de requisitos ou características que a tornem possível de ser operada como navio auxiliar da Armada, em caso de Mobilização Nacional.

Parágrado único. O Ministério dos Transportes e o Ministério da Marinha estabelecerão critérios específicos de alterações dos projetos de construção naval, de interesse nacional, que receberão incentivos e tratamento diferenciado aos financiamentos para a construção de navios, para empresas nacionais que adotarem tais alterações.

Art. 16. A construção de embarcação depende de licença da ASTA.

§1° A ASTA estabelecerá normas especificando os documentos e planos necessários à obtenção da licença de construção e poderá dispensar esta licença para embarcações com arqueação bruta (AB) igual ou inferior a vinte, desde que não sejam destinadas ao transporte de doze ou mais passageiros.

§2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Seção II
Da Arqueação e Borda Livre de Embarcações

Art. 17. A ASTA estabelecerá normas para medidas de arqueação, a que poderão estar sujeitas as embarcações, e emitirá o certificado correspondente.

§1° No caso de reparos que alterem a arqueação original, a embarcação deverá ser novamente arqueada.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 18. A ASTA estabelecerá normas para fixação da borda livre das embarcações, de acordo com suas características técnicas e operacionais e as águas onde navegará.

Paragráfo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção III
Da Classificação e Marcação de Embarcações

Art. 19. A embarcação será classificada conforme a categoria de navegação para a qual está capacitada, o sistema de propulsão e a atividade em que será empregada.

Art. 20. A ASTA estabelecerá normas para marcação do nome, classificação e porto de inscrição da embarcação, visando à sua identificação.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção IV
Da Inscrição e Registro de Propriedade de Embarcações

Art. 21. A inscrição de uma embarcação é o seu cadastramento nos Orgãos Subodrinados, quando lhe são atribuídos nome e número de identificação e é expedido o respectivo Título de Inscrição e Propriedade.

§ 1° A ASTA estabelecerá normas para inscrição das embarcações.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 4.

Art. 22. O Registro de Propriedade da Embarcação é o seu cadastramento no Tribunal Marítimo, com atribuição do nome, número e registro e a competente expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima.

Parágrado único. Os registros de armador, de propriedade de embarcações, de direitos reais e demais ônus sobre as embarcações obedecerão à legislação específica.

Seção V
Do Reparo de Embarcações

Art. 23. A ASTA estabelecerá normas para o controle de docagens, reparos e alterações de características das embarcações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 24. A alteração de características de qualquer embarcação deverá ser previamente autorizada pela ASTA, após avaliação do projeto pertinente.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 25. A ASTA estabelecerá áreas maritimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos.

Seção VI
Das Empresas de Navegação, Estaleiros, Carreiras, Diques,
Oficinas de Reparos e Construção Naval

Art. 26. As empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques, as oficinas de reparos e construção naval, não pertencentes à Marinha do Brasil, deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrato único. A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 27. O proprietário de empresa de navegação, estaleiro, carreira, dique, ou oficina de reparos e construção naval deverá fornecer à ASTA, ou aos Órgãos Subordinados, as informações de natureza técnica que lhe forem requisitadas.

§ 1° As informações, que devam ter divulgação restrita, serão prestadas sob sigilo.

§ 2° A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Titulo II
Da Navegação Mercante

Capítulo I
Da Navegação Marítima

Seção I
Dos Grupos e Categorias do Pessoal

Art. 28. O profissional empregado na navegação marítima pertence a um dos seguintes grupos:

I - 1° grupo - Maritimo - aquele que exerce atividade a bordo de embarcação mercante, excetuada a de pesca, empregada na navegação marítima; e
II - 2° grupo - Pescador - aquele que exerce atividade a bordo de embarcação de pesca, empregada na navegação marítima.

Art. 29. A ASTA estabelecerá normas especificando as categorias, carreiras, habilitação e exames periódicos de saúde a que estarão sujeitos os profissionais empregados na navegação mercante marítima.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 2.

Seção II
Da Tripulação de Segurança

Art. 30. A ASTA estabelecerá normas para determinação da tripulação de segurança.

§ 1° A ASTA poderá, a qualquer momento, alterar a tripulação de segurança, caso sejam alteradas as condições operacionais da embarcação.

§2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 31. As vistorias são calssificadas em :

I - Inicial;
II - Periódica;
III - Especial.

§ 1° Vistoria Incial - é a realizada antes da embarcação ser posta em serviço, para verificação da compatibilidade de sua construção com os planos aprovados, devendo ser feita em seco e flutuando.

§ 2° Vistoria Periódica - é a realizada em prazos determinados, estabelecidos por Convenções Internacionais ou pela ASTA.

§ 3° Vistoria Especial - é a realizada na embarcação ou carga, em qualquer época, para fins especificos.

Art. 32. A ASTA estabelecerá as normas reguladoras e as embarcações, incluídas as afretadas ou arrendadas, que estarão sujeitas a vistorias.

§ 1° As plataformas fixas, que não possam ser rebocadas, consideradas obras sobre águas, também estão sujeitas a vistorias.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 33. Todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, estão sujeitas à vistoria especial sem aviso prévio, por determinação da ASTA ou Órgão Subordinado.

Capítulo II
Da Navegação Interior

Seção I
Dos Grupos e Categorias do Pessoal

Art. 34. O profissional empregado na navegação interior pertence a um dos seguintes grupos:

I - 1° grupo - Fluviário - profissional que exerce atividade a bordo de embarcação mercante, excetuada a de pesca, empregada na navegação interior; e

II - 2° grupo - Pescador Fluvial - profissional que exerce atividade a bordo de embarcação de pesca, empregada na navegação interior.

Art. 35. A ASTA estabelecerá normas especificando as condições de ingresso e carreira a que estarão sujeitos os profissionais empregados na navegação interior.

§ 1° As normas a serem estabelecidas atenderão às peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção II
Da Tripulação de Segurança

Art. 36. A ASTA estabelecerá normas para determinação da tripulação de segurança das embarcações mercantes empregadas na navegação inferior obedecendo, no que couber, ao contido na Seção II, do Capitulo I, do Titulo II - Navegação Mercante, devendo observar aindas as peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

Parágrafo único - A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção III
Da Vistoria de Embarcações

Art. 37. A ASTA estabelecerá normas para vistorias das embarcações empregadas na navegação interior, que atenderão, no que couber, às regras contidas na Seção III, do Capitulo I, do Titulo II - Navegação Mercante, devendo observar ainda as peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Titulo III
Da Atividade de Esporte e Recreio

Capitulo I
Dos Grupos e Categorias do Pessoal

Art. 38. O pessoal que opera ou equipa as embarcações de esporte e recreio, sem remuneração constitui o grupo de Amadores.

Art. 39. A ASTA estabelecerá normas especificando as categorias do grupo de Amadores e os procedimentos para sua habilitação.

Parágrafo único. O documento de habilitação deve ser emitido com prazo de validade e sua revalidação obedecerá às normas a que se refere este artigo.

Art. 40. A embarcação de esporte e recreio poderá lotar profissionais, contratados para sua operação.

Art. 41. A ASTA poderá determinar a tripulação de segurança para embarcação de esporte e recreio, em função de seu porte e classe de navegação.

Art. 42. A infração das normas citadas nesta Seção sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1, 2 e 4.

Capítulo II
Da Vistoria de Embarcações

Art. 43. A ASTA estabelecerá normas para vistorias das embarcações de esporte e recreio que atenderão, no que couber, às regras contidas na Seção III, do Capítulo I, do Título II - Da Navegação Mercante, devendo observar ainda se a embarcação se destina a recreio ou à prática de esporte de competição e as águas onde navegará.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Capítulo III
Das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Naúticas

Art. 44. As marinas, clubes e entidades desportivas naúticas deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 45. A ASTA poderá estabelecer normas especificando os deveres e as regras para salvaguarda da vida humana nas águas e para a segurança da navegação, que deverão ser observadas por essas organizações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Título IV
Da Polícia Naval

Capítulo I
Atividade e Competência

Art. 46. A ação da Polícia Naval abrangerá as águas sob jurisdição nacional, o pessoal da Marinha Mercante e os armadores, as embarcações nacionais e as embarcações estrangeiras em águas sob jurisdição nacional, as empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques e as oficinas de reparo e construção naval, a extração de minerais e as obras sob, sobre e às margens das águas, no que se referir à defesa nacional, segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e a prevenção da poluição hídrica.

§ 1° Considera-se como margem, para efeito desta Lei, as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar, ou de preamar de sizigia.

§ 2° A proteção à integridade fisica de quaisquer pessoas, contra o tráfego de embarcações, nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres, será de responsabilidade dos órgãos estaduais competentes.

Art. 47. A Polícia Naval também fiscalizará o lançamento de detritos ou descargas de poluentes nas águas por embarcações, plataformas fixas e suas instalações de apoio.

Capítulo II
Da Entrada e Saída de Embarcações

Seção I
Da Navegação Marítima

Art. 48. A ASTA estabelecerá normas para controle de entrada e saída de embarcações nos portos nacionais.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 49. A embarcação estrangeira, quando da entrada em porto nacional, poderá ser visitada por representante de Órgão Subordinado, para verificação de suas condições operacionais, de sua documentação e da habilitação de quaisquer tripulantes.

§ 1° Caso os documentos e certificados exigidos estejam irregulares e as condições operacionais da embarcação se encontrem em situação precária, constituindo-se em ameaça de danos ao meio ambiente, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, a ASTA poderá determinar a permanência da embarcação no porto, para sanar a deficiência constatada ou determinar a sua saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, desde que preservada a salvaguarda da vida humana nas águas.

§ 2° Caso seja determinada a permanência ou a saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, a ASTA deverá comunicar o fato à autoridade consular do país de bandeira da embarcação.

Seção II
Da Navegação Interior

Art. 50. A ASTA estabelecerá normas de tráfego e permanência para as embarcações empregadas na navegação interior, nos portos nacionais, atracadouros, fundeadouros, rotas, canais e vias navegáveis, que atenderão às peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 51. A embarcação estrangeira, quando da entrada em porto nacional, poderá ser visitada por representante de Órgão Subordinado, para verificação de sua documentação, habilitação de quaisquer tripulantes e de suas condições operacionais.

§ 1° Caso os documentos e certificados exigidos estejam irregulares e as condições operacionais da embarcação econtrem-se em situação precária, constituindo-se em ameaça de danos ao meio ambiente, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, a ASTA poderá determinar a permanência da embarcação no porto, para sanar a deficiência constatada, ou determinar a sua saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, desde que preservada a salvaguarda da vida humana nas águas.

§ 2° Caso seja determinada a permanência ou a saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, a ASTA deverá comunicar o fato à autoridade consular do país de bandeira da embarcação.

§ 3° Caso a habilitação dos tripulantes não comprove o conhecimento prático do trecho a ser navegado, o prosseguimento da viagem ficará condicionado ao embarque de outro profissional habilitado.

Seção III
Da Atividade de Esporte e Recreio

Art. 52. As entradas e saídas de embarcação de esporte e recreio, realizando navegação marítima, de alto-mar ou costeira e navegação interior, deverão ser comunicadas aos Órgãos Subordinados.

§ 1° A ASTA estabelecerá normas especificando as condições, os documentos necessários e o responsável por essa comunicação.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Capitulo III
Da Navegação em Águas Restritas

Seção I
Das Normas Gerais

Art. 53. A ASTA estabelecerá normas para o tráfego e permanência das embarcações ao longo da costa, dos rios, nos lagos e lagoas, nos canais, nos portos, nas áreas de tráfego intenso e nas rotas especiais de navegação.

§ 1° As embarcações não poderão aproximar-se a menos de duzentos metros das margens. Esta distância poderá ser alterada, lavando-se em conta a linha de concentração de banhistas dentro d'água e as características físicas locais, sendo que para os rios, lagos e lagoas, as administrações estaduais ou municipais competentes, ouvida a ASTA, poderão estabelecer e divulgar limitações diferentes. Deverá ser reservada área privativa para entrada e saída de embarcações em praias, conforme especificarem normas da ASTA.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 4.

Seção II
Do Serviço de Praticagem

Art. 54. Serviço de Praticagem é o conjunto de atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, realizadas por profissionais não-tripulantes, devidamente habilitados como Práticos, com o propósito de garantir a segurança da navegação, onde ocorram peculiaridades que dificultem a livre e segura movimentação das embarcações.

Art. 55. O Serviço de Praticagem consiste das seguintes atividades:

I - direção da Navegação de Praticagem ao longo dos rios, lagos lagoas, canais, portos e barras;

II - assessoramento ao camandante do navio nas manobras e serviços correlatos, fainas de fundear, amarrar e desamarrar das bóias, suspender, atracar, desatracar e mudar de fundeadouro ou cais, entrada e saída de dique, em portos, dentro das Zonas de Praticagem.

Parágrafo único. Serão consideradas, ainda, atividades, dos Serviços de Praticagem, outras relativas à segurança da navegação e que não estando enquadradas no presente artigo possam vir a ser determinadas como tal, pelo Órgão Subodinado, dentro da área de sua jurisdição.

Art. 56. Os Práticos e Praticantes de Prático, denominados profissionais não-tripulantes, constituirão categorias do 1° grupo do pessoal da navegação mercante e serão oriundos daquele grupo.

Art. 57. Compete à ASTA, considerando os interesses da Defesa Nacional, da Segurança da N avegação e Interesses Navais, criar, extinguir e determinar as Zonas em que a utilização dos Serviços de Praticagem é obrigatória, bem como as embarcações dispensadas desse Serviço.

Art. 58. A ASTA estabelecerá normas complementares para o acesso, a habilitação, a manutenção da qualificação e o serviço dos Práticos, fixará o número de práticos para cada Zona, bem como delimitará as Zonas onde a praticagem seja obrigatória e espeficará as embarcações dispensadas do Serviço de Praticagem.

§ 1° O preenchimento das vagas de Prático, que ocorrerem por quaisquer motivos nas Zonas de Praticagem, será feito mediante realização de exame para Praticante de Prático, por determinação da ASTA.

§ 2° O Número de Práticos para cada Zona será fixado de forma a atender as necessidades do tráfego aquaviário, sem sobrecarga permanente de trabalho, garantindo, por outro lado, que a frequência de prestação do serviço assegure a manutenção da qualificação técnica do Prático, sem risco de degradação do seu grau de adestramento.

§ 3° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator a penalidade do Grupo 1.

Art. 59. O serviço de praticagem deverá estar disponivel a todo e qualquer momento, sendo considerado atividade essencial.

§ 1ª Os Práticos não poderão recusar-se à prestação do serviço de praticagem, ainda que existam divergências sobre remuneração decorrente.

§ 2° Os Práticos, de preferência, exercerão a profissão reunidos em associação ou comissão, a fim de que seja assegurada a praticagem ininterruptamente a todos os navios, independente de tipo e porte bruto, que naveguem na Zona para a qual estão habilitados.

§ 3° Nas Zonas em que, por qualquer razão, não forem criadas associações, o Órgão Subordinado, por meio de Portaria, reunirá os Práticos em comissão, a fim de cumprir as disposições da presente Lei e normas complementares.

§ 4° A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 60. As atividades do Serviços de Praticagens serão executadas por Práticos, devidamente habilitados para a respectiva Zona de Praticagem, mediante acordo de prestação de Serviços de Praticagem realizado entre as Associações de Práticos ou Comissões e as empresas de navegação ou seus representantes, no qual serão discriminadas as diversas fainas de praticagem que poderão ser executadas e as condições para remuneração dos serviços a serem prestados.

Parágrafo único. Para o estabelecimento dessas fainas, deverão ser rigorosamente observadas as instruções da ASTA quanto a limites de Zona de Praticagem e pontos de recebimento de Práticos.

Art. 61. No caso da extinção dos Serviços de Praticagem de uma determinada Zona, os Práticos poderão ser aproveitados em outra Zona de Praticagem, a critério da ASTA, ficando para isso sujeitos a um estágio de adaptação e posterior exame prático.

Seção III
Da Sinalização e Obstáculos à Navegação

Art. 62. É proibida a instalação ou retirada dos sinais náuticos de auxílio à navegação ou de demarcações especiais, bem como a alteração de suas características e posicionamento.

§1° É vedada a utilização dos sinais náuticos para qualquer fim que não seja o específico.

§2° A infração deste artigo ou de seu §1° sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 6.

Art. 63. Os danos causados aos sinais náuticos sjeitarão o infrator a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, além da penalidade do Grupo 1.

Art. 64. A execução de obra pública ou particular e a instalação de qualquer obstáculo à navegação, sob, sobre e às margens das águas sob a jurisdição nacional, depende de autorização da ASTA, que estabelecerá normas a respeito.

§ 1° A ASTA avaliará o projeto em função da localização, porte, formas e aspectos fisicos da obra pretendida e suas implicações para a navegação.

§2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1,5 e 6.

Art. 65. A pesquisa e lavra de minerais nas águas navegáveis, sob jurisdição nacional, dependerão de prévia autorização da ASTA, que estabelecerá as normas de procedimentos para evitar riscos à navegação.

§1° A pesquisa ou lavra de minerais não poderá inviabilizar a navegação praticada por embarcações mercantes, de Estado ou de guerra

§2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Título V
Das Penalidades

Capítulo I
Do Processo

Art. 66. Constitui infração o não-cumprimento das normas estabelecidas nesta Lei ou das decorrentes emitidas pela ASTA ou Órgãos Subordinados.

Art. 67. Constatada a infração, será lavrado, pelo Órgão Subordinado, o Auto de Infração, devendo a pena pertinente ser por ele aplicada.

Parágrafo único. A infração cometida e a pena estabelecida deverão ser comunicadas ao infrator.

Art. 68. Da pena imposta caberá, em primeira instância, recurso ao Órgão Subordinado que a impôs e, em segunda instância, à ASTA.

§1° O prazo para o recurso é de trinta dias a contar do conhecimento da pena ou do indeferimento do recurso.

§ 2° A autoridade recorrida terá o prazo de trinta dias, a contar do recebimento do pedido, para julgamento do recurso interposto.

§ 3° Os prazos estabelecidos neste artigo poderão ser prorrogados por igual período, a critério da ASTA.

§ 4° O Ministro da Marinha é a instância final, na esfera administrativa, para julgamento de recurso.

Art. 69. Estabelecida a multa, o infrator terá um prazo de quinze dias, a contar da data em que tomar conhecimento, para pagamento do valor estipulado.

Parágrafo único. O recurso em segunda instância exige o depósito prévio da multa imposta.

Art. 70. Respondem solidária ou isoladamente pelas infrações a esta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador, o afretador, o agente de navegação ou quem legalmente os represente;
II - o proprietário ou construtor da obra;
III- a pessoa fisica ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais; e
IV - seu autor material.

Art. 71. A embarcação apreendida será recolhida à área determinada ou depósito dos Órgãos Subordinados.

§ 1° O Órgão Subordinado poderá designar responsável para guarda da embarcação apreendida, que poderá ser seu proprietário, amador, agente de navegação ou outros com interesse na embarcação.

§ 2° O proprietário da embarcação terá um prazo de trinta dias, a contar da data da apreensão, para regularização de sua situação, findo o qual ela poderá ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 72. As despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida serão custeadas pelo seu proprietário, armador ou outro responsável, que responderão nesta ordem, perante a ASTA ou Órgão Subordinado.

Capitulo II
Das Penas

Art. 73. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - Grupo 1 - multa;
II - Grupo 2 - suspensão ou cancelamento do documento de habilitação;
III - Grupo 3 - retirada de tráfego ou impedimento de saida;
IV - Grupo 4 - apreensão da embarcação;
V - Grupo 5 - embargo ou paralisação de atividade; e
VI - Grupo 6 - demolição de obra.

Parágrafo único. Os valores para multa deverão ser estabelecidos pela ASTA no mês de janeiro e revistos em julho, anualmente.

Art. 74. São fatores agravantes: reincidência na mesma falta no período de um ano; emprego de embarcação na prática de ato ilícito; embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica; envolvimento de embarcação destinada a transporte de passageiros.

§ 1° Existindo agravante, a multa poderá ser aumentada em até cem por cento de seu valor.

§ 2° A reincidência, no período de um ano, na condução de embarcação em estado de embriaguez ou sob efeito de outra substânicia entorpecente ou tóxica, sujeita o profissional a julgamento no foro estabelecido por lei e o amador ao cancelamento do documento de habilitação, a critério do Órgão Subordinado.

Art. 75. A pena de cancelamento do documento de habilitação para profisionais somente poderá ser aplicada após decisão do Tribunal Marítimo que a determine.

Art. 76. A pena de demolição de obra ou paralisação de atividade minerária somente será aplicada pela ASTA.

Parágrafo único. A demolição de obra será realizada pelo seu responsável, o qual sujeitar-se-á, ainda, à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação. Caso não o faça, a ASTA o fará por seus próprios meios ou contratação de terceiros, às custas do infrator, e proporá ao Ministério Público a ação judicial correspondente para o ressarcimento dos custos de despesas.

Art. 77. A pena de multa não se executará quando incidir sobre os recursos indispensáveis à manutenção do infrator e sua família.

Título VI
Das Disposições Finais

Art. 78. Os atuais profissionais integrantes do 4° Grupo - Regionais, serão gradualmente habilitados, de modo a integrarem os Grupos de Marítimo ou de Fluviário, conforme a navegação praticada.

Parágrafo único. Os Estivadores e Mergulhadores não constituirão grupos para os efeitos desta Lei.

Art. 79. A ASTA designará Comissão Técnica para atendimento das seguintes finalidades:

I - proposição e atualização de normas
II - acompanhamento ou realização de testes em equipamentos, e inspeções técnicas;
III - realização de perícias para constatação de causas de avarias; e
IV - outras julgadas pertinentes.

Parágrafo único . A ASTA poderá designar especialista não-pertencente ao seu quadro de pessoal, ou entidade especializada, para compor a Comissão Técnica, a fim de tratar de assunto específico, por tempo determinado.

Art. 80. A ASTA estabelecerá os valores a serem pagos pelos diversos serviços e despesas decorrentes, que ela ou seus órgãos subordinados prestarem, tais como: vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros.

Parágrafo ùnico. A indenização prevista neste artigo deverá ser paga no ato da solicitação do serviço.

Art. 81. Qualquer outro recurso, que não seja decorrente de aplicação de pena, obdecerá, para sua tramitação, ao previsto no artigo 64.

Art. 82. Os acidentes e fatos de navegação, definidos em lei especifica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela ASTA ou Orgãos Subordinados, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

§ 1° Toda pessoa jurídica ou física penalmente capaz, envolvida, por qualquer forma ou motivo, em acidente ou fato da navegação, está jurisdicionada ao Tribunal Marítimo.

§ 2° É vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada após instauração de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com excessão daquelas decorrentes da poluição das águas.

Art. 83 . A ASTA estabelecerá as normas para o cerimonial a ser obdecido a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 84 . A ASTA estabelecerá normas para o uso de uniformes a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Parágrado único . A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 85. Os valores arrecadados com a aplicação de multas serão empregados nas atividades de fiscalização exercidas pela Polícia Naval.

Art. 86. A ASTA terá um prazo de 180 dias após a publicação desta Lei para emissão das normas decorrentes.

Art. 87 . O art. 3° da Lei n° 7.652, de 3 de fevereiro de 1988, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3° As embarcações brasileiras, exceto as de Guerra e as demais de Estado, estão obrigadas ao Registro de Propriedade no Tribunal Marítimo, quando tiverem arqueação bruta (AB) igual ou superior a vinte, se empregadas na navegação marítima, ou arqueação bruta (AB) igual ou superior a cinquenta, se empregadas na navegação interior."

Art. 88 . Esta Lei entrará em vigor 180 dias após a data de sua publicação.

Art. 89. Revogam-se o Decreto-Lei nº 2.161, de 30 de abril de 1940; os parágrafos 1º e 2º do artigo 3º, artigos 5º e do 12 ao 23 do Decreto-Lei nº 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-Lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941; a Lei nº 5.838, de 5 de dezembro de 1972; o Decreto-Lei nº 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto- Lei nº 4.557, de 10 de agosto de 1942; o Decreto nº 87.648, de 24 de setembro de 1982; o Decreto n º 97.026, de 1º de novembro de 1988; o Decreto nº 511, de 27 de abril de 1992; e o Decreto nº 87.891, de 3 de dezembro de 1982.

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995.

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

PROJETO DE LEI N° 4.259/93
(do Poder Executivo)
(MSC 743/93)

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

(Às Comissões de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias; Defesa Nacional; Viação e Transportes; Constituição e Justiça e de Redação (Art. 54) - Art. 24, II.

S U M Á R I O

I - Projeto inicial
II - Na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias
- Termo de recebimento de emendas
- Parecer do Relator
- Emendas adotadas - CDCMAM(texto final)
- Parecer da Comissão

Comissão de Defesa
95
Doc.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4.259-A, DE 1993

(Do Poder Executivo)

MENSAGEM Nº 743/93

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

(Às Comissões de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias; Defesa Nacional; Viação e Transportes; Constituição e Justiça e de Redação (Art. 54) - Art. 24, II.

S U M Á R I O

I - Projeto inicial
II - Na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias
- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- emendas oferecidas pelo relator (11)
- parecer da Comissão
- emendas adotadas pela Comissão (11)
- texto final

Comissão de Defesa Nacional
95
Fauno
2

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Título I
Disposições Preliminares

Art. 1° Esta Lei dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, abrangendo:

I - os profissionais e amadores, integrantes de tripulação de embarcações;

II - a embarcação, em suas fases de projeto, construção, operação, docagem, reparo e baixa; e

III - o meio aquático, no que diz respeito à sinalização e divulgação das limitações e condições de tráfego das vias navegáveis.

§ 1° As embarcações brasileiras, seus tripulantes, profissionais e amadores, ainda que fora das águas sob jurisdição brasileira, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitadas, quando em águas estrangeiras, a soberania do Estado ribeirinho.

§ 2° As embarcações de Estado, as embarcações estrangeiras e quaisquer aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas ao previsto nesta Lei, no que couber.

Art. 2° Esta Lei e normas decorrentes atenderão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais, ratificados pelo Brasil, relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição causada por embarcações.

Art. 3° Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - Tráfego Aquaviário - movimentação de embarcações realizada por via aquática;

II - Navegação - atividade de conduzir, com segurança, uma embarcação de um ponto a outro, por via aquática;

III - Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA - autoridade designada pelo Ministro da Marinha, responsável pelo controle da implementação desta Lei e pelo estabelecimento das normas decorrentes.

IV - Órgão Subordinado - órgão com autonomia limitada que, sob supervisão funcional da ASTA, participa do controle da implementação desta Lei;

V - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar e serem transportadas, de conformidade com as normas estabelecidas pela ASTA;

VI - Tripulante - profissional ou amador habilitado, que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação, devidamente inscrito em Órgão Subordinado;

VII - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

VIII - Comandante - denominação genérica do tripulante que é o responsável pela operação e a manutenção, em condições de segurança, da embarcação, carga, seus tripulantes e demais pessoas a bordo. O Comandante, em algumas embarcações, pode ser denominado Mestre, Arrais ou Patrão;

IX - Imediato - tripulante que, por sua experiência e habilitação, tem condições de substituir o Comandante, em circunstâncias de impedimentos funcionais. Normalmente, o Imediato é adrede comissionado com esse título pelo proprietário da embarcação, ou seus prepostos legais;

X - Profissional não-Tripulante - todo aquele que, inscrito ou não nos Órgãos Subordinados, presta, a bordo, serviços de natureza transitória;

XI - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação, mediante remuneração ou como convidado;

XII - Amador - tripulante habilitado a operar apenas embarcações de esporte e recreio;

XIII - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua utilização, pondo-a, ou não, a navegar por sua conta;

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
97

Comissão de Defesa Nacional
97
Paulo
3

XIV - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação está sujeita a registro no Tribunal Marítimo e inscrição em Órgão Subordinado, ou em apenas uma dessas organizações oficiais;

XV - Agente de Navegação - pessoa física ou jurídica, representante dos interesses do proprietário, armador ou outro responsável pela embarcação;

XVI - Embarcação - qualquer construção suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, quaisquer que sejam suas características, capaz de transportar pessoas ou cargas e sujeita a inscrição nos Órgãos Subordinados, de acordo com as normas estabelecidas pela ASTA. As plataformas flutuantes e as fixas, quando rebocadas, são também consideradas embarcações;

XVII - Vistoria - atividade administrativa pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais pertinentes, referentes às condições de segurança, eficiência e conforto das embarcações, plataformas fixas e móveis;

XVIII - Docagem - ato de colocar a embarcação em seco para execução de reparo, alteração de características, pintura, vistoria ou perícia;

XIX - Reparo - ato de reconduzir a embarcação ou equipamento às condições de segurança operativa, anteriores a avaria ou ao desgaste natural; é considerado reparo, também, a alteração de características da embarcação, mediante a execução de um conjunto de ações corretivas ou preventivas;

XX - Polícia Naval - atividade de cunho administrativo exercida pelos Órgãos Subordinados, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, normas decorrentes, atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hídrica; e

XXI - Portos - instalações construídas e aparelhadas para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias.

Art. 4º Com o propósito de promover a segurança do tráfego aquaviário e contribuir para a salvaguarda da vida humana nas águas e para a prevenção da poluição hídrica, compete à ASTA estabelecer normas para:

I - inscrição e controle dos profissionais da Marinha Mercante e dos amadores;

II - determinação da tripulação de segurança das embarcações;

III - habilitação dos profissionais de Marinha Mercante e dos amadores;

IV - estabelecimento de requisitos de projetos, construção, equipamentos e operação das embarcações, que digam respeito à salvaguarda da vida humana, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente;

V - licenciamento da construção e alteração de características das embarcações;

VI - realização de vistorias;

VII - inscrição de embarcações e fiscalização do registro da propriedade;

VIII - determinação dos equipamentos e acessórios para embarcações que devam receber homologação para uso a bordo;

IX - estabelecimento da dotação de equipamentos e acessórios de salvatagem para embarcações;

X - realização do registro, vistoria e certificação de helipontos das plataformas marítimas e das embarcações que operem em águas sob jurisdição nacional, de acordo com as normas em vigor, visando a correspondente homologação por parte do órgão competente do Ministério da Aeronáutica;

XI - autorização para execução de projetos de obras e a realização de pesquisa e lavra de minerais em águas sob jurisdição nacional, no que concerne à segurança da navegação e à defesa nacional, sem prejuízo das autorizações a serem obtidas nos demais órgãos competentes; e

XII - atividades de Polícia Naval.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representará a ASTA no que for pertinente.

Art. 5º Para os efeitos desta Lei, as embarcações são grupadas como se segue:

Comissão de Defesa Nacional
98
4

I - mercante - quando empregada com finalidade comercial. A embarcação de pesca é um caso especial de embarcação mercante;

II - de Estado - quando, pertencente a órgão público, empregada na execução de atividade de competência do órgão a que se vincula, sem finalidade comercial;

III - de guerra - quando, pertencente às Forças Armadas de um Estado, ostenta sinais exteriores próprios de navios de guerra de sua nacionalidade; esteja sob o comando de um oficial legalmente designado pelo Governo do Estado, devendo o nome do Comandante constar do Boletim dos Oficiais da Força Singular a que pertence ou em documento equivalente; e seja guarnecido por uma tripulação regida pela disciplina militar;

IV - de esporte e recreio - quando empregada em atividades peculiares de lazer, sem finalidade comercial; e

V - especiais - quando empregadas em atividades que não as enquadradas nos incisos anteriores.

Art. 6º Para os efeitos desta Lei, a navegação é dividida em:

I - marítima - quando realizada no mar até o limite das embocaduras dos rios; e

II - interior - quando realizada em rios, lagos, lagoas e canais.

§ 1º A navegação marítima é subdividida nas seguintes categorias:

a) longo curso - quando realizada predominantemente em águas marítimas, entre portos nacionais e estrangeiros, por embarcações mercantes, excetuadas as de pesca;

b) cabotagem - quando realizada predominantemente em águas marítimas ao longo da costa atlântica da América do Sul, entre portos nacionais e estrangeiros, por embarcações mercantes, excetuadas as de pesca;

c) alto-mar - quando realizada em águas marítimas, fora dos limites de visibilidade da costa;

d) costeira - quando realizada em águas marítimas, ao longo do litoral brasileiro, dentro dos limites de visibilidade da costa; e

e) abrigada - quando realizada em águas abrigadas, baías, angras e enseadas.

§ 2º A navegação interior é subdividida nas seguintes categorias:

a) percurso internacional - quando realizada em trechos de rios que façam fronteira com outro país ou entre portos fluviais ou lacustres nacionais e estrangeiros; e

b) percurso nacional - quando realizada exclusivamente nos trechos sob jurisdição nacional de rios, lagos, lagoas e canais.

§ 3º Os limites da navegação abrigada e da navegação interior serão estabelecidos pela ASTA.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
98

Capítulo I
Do Pessoal

Art. 7º As pessoas a bordo de uma embarcação podem ser denominadas:

I - Comandante;

II - tripulante;

III - profissional não-tripulante; ou

IV - passageiro.

Parágrafo único. Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Seção I
Do Comandante

Art. 8º O Comandante é o tripulante responsável:

I - pelo cumprimento, a bordo, de toda legislação, normas e atos internacionais ratificados pelo Brasil, e pela execução de técnicas relativas à salvaguarda da vida humana nas águas e à segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

Comissão de Defesa
99
Bauo
5

II - pela manutenção da disciplina a bordo;

III - pelo cumprimento dos limites autorizados de carga e de lotação para determinada embarcação;

IV - pela comunicação à ASTA, ou a quem esta designar, pelo meio mais rápido de que dispuser, de qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e quaisquer obstáculos ou estorvos à navegação que encontrar;

V - pela lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos; pelo inventário e arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo e sua entrega à autoridade competente e pela realização de casamentos e aprovação de testamentos "in extremis"; e

VI - pela comunicação aos Órgãos Subordinados dos acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator a penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 9º O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia das pessoas, da embarcação e cargas transportadas, poderá adotar as seguintes medidas:

I - sanções trabalhistas previstas na legislação pertinente;

II - desembarque de qualquer pessoa; e

III - detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para manutenção da integridade física das pessoas, da embarcação ou da carga.

Seção II
Dos Tripulantes

Art. 10. As principais atribuições de cada um dos tripulantes, correspondentes aos trabalhos rotineiros que exercem a bordo, são fixadas de acordo com normas estabelecidas pelo órgão governamental competente, após consulta à ASTA.

Art. 11. A habilitação dos tripulantes obedece às normas próprias do ensino profissional para navegação marítima e interior.

Parágrafo único. A habilitação dos pescadores no âmbito desta Lei objetiva, apenas, seu desempenho como tripulantes de embarcações.

Art. 12. A ASTA estabelecerá normas para a carreira dos tripulantes, as quais conterão regras distintas para a navegação marítima e para navegação interior.

Parágrafo único. O embarque e desembarque de tripulante são decorrências do contrato de trabalho, não implicando o desembarque, necessariamente, na rescisão desse contrato.

Seção III
Dos Passageiros e Profissionais Não-Tripulantes

Art. 13. Os passageiros e profissionais não-tripulantes estarão sujeitos à autoridade do Comandante da embarcação, devendo cumprir o que lhes é preconizado em legislação específica.

Parágrafo único. A ASTA estabelecerá normas para a carreira de profissionais não-tripulantes cujas atividades se relacionem com a segurança da navegação.

Capítulo II
Do Material

Seção I
Da Construção de Embarcações

Art. 14. A construção de embarcações obedecerá a padrões técnicos, visando à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente.

§ 1º A ASTA estabelecerá as normas de construção, que poderão conter diferentes especificações para atendimento às condições regionais onde a embarcação navegará.

Comissão de Defesa Nacional
100
6

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
99

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Art. 15. A embarcação construída no País ou no estrangeiro, para pessoa física ou jurídica brasileira, estará sujeita ao atendimento de requisitos ou características que a tornem possível de ser operada como navio auxiliar da Armada, em caso de Mobilização Nacional.

Parágrafo único. O Ministério dos Transportes e o Ministério da Marinha estabelecerão critérios específicos de alterações dos projetos de construção naval, de interesse nacional, que receberão incentivos e tratamento diferenciado aos financiamentos para a construção de navios, para empresas nacionais que adotarem tais alterações.

Art. 16. A construção de embarcação depende de licença da ASTA.

§ 1º A ASTA estabelecerá normas especificando os documentos e planos necessários à obtenção da licença de construção e poderá dispensar esta licença para embarcações com arqueação bruta (AB) igual ou inferior a vinte, desde que não sejam destinadas ao transporte de doze ou mais passageiros.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Seção II
Da Arqueação e Borda Livre de Embarcações

Art. 17. A ASTA estabelecerá normas para medidas de arqueação, a que poderão estar sujeitas as embarcações, e emitirá o certificado correspondente.

§ 1º No caso de reparos que alterem a arqueação original, a embarcação deverá ser novamente arqueada.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 18. A ASTA estabelecerá normas para fixação da borda livre das embarcações, de acordo com suas características técnicas e operacionais e as águas onde navegará.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção III
Da Classificação e Marcação de Embarcações

Art. 19. A embarcação será classificada conforme a categoria de navegação para a qual está capacitada, o sistema de propulsão e a atividade em que será empregada.

Art. 20. A ASTA estabelecerá normas para marcação do nome, classificação e porto de inscrição da embarcação, visando à sua identificação.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção IV
Da Inscrição e Registro de Propriedade de Embarcações

Art. 21. A inscrição de uma embarcação é o seu cadastramento nos Órgãos Subordinados, quando lhe são atribuídos nome e número de identificação e é expedido o respectivo Título de Inscrição e Propriedade.

§ 1º A ASTA estabelecerá normas para inscrição das embarcações.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 4.

Art. 22. O Registro de Propriedade da Embarcação é o seu cadastramento no Tribunal Marítimo, com atribuição do nome, número de registro e a competente expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima.

Parágrafo único. Os registros de armador, de propriedade de embarcações, de direitos reais e demais ônus sobre as embarcações obedecerão à legislação específica.

Seção V
Do Reparo de Embarcações

Art. 23. A ASTA estabelecerá normas para o controle de docagens, reparos e alterações de características das embarcações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 24. A alteração de características de qualquer embarcação deverá ser previamente autorizada pela ASTA, após avaliação do projeto pertinente.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 25. A ASTA estabelecerá áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos.

Seção VI
Das Empresas de Navegação, Estaleiros, Carreiras, Diques, Oficinas de Reparos e Construção Naval

Art. 26. As empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques, as oficinas de reparos e construção naval, não pertencentes à Marinha do Brasil, deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 27. O proprietário de empresa de navegação, estaleiro, carreira, dique, ou oficina de reparos e construção naval deverá fornecer à ASTA, ou aos Órgãos Subordinados, as informações de natureza técnica que lhe forem requisitadas.

§ 1° As informações, que devam ter divulgação restrita, serão prestadas sob sigilo.

§ 2° A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Título II
Da Navegação Mercante

Capítulo I
Da Navegação Marítima

Seção I
Dos Grupos e Categorias do Pessoal

Art. 28. O profissional empregado na navegação marítima pertence a um dos seguintes grupos:

I - 1° grupo - Marítimo - aquele que exerce atividade a bordo de embarcação mercante, excetuada a de pesca, empregada na navegação marítima; e

II - 2° grupo - Pescador - aquele que exerce atividade a bordo de embarcação de pesca, empregada na navegação marítima.

Art. 29. A ASTA estabelecerá normas especificando as categorias, carreiras, habilitação e exames periódicos de saúde a que estarão sujeitos os profissionais empregados na navegação mercante marítima.

§ 1° O marítimo poderá ser também habilitado como Prático, conforme o especificado em normas estabelecidas pela ASTA.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 2.

Seção II
Da Tripulação de Segurança

Art. 30. A ASTA estabelecerá normas para determinação da tripulação de segurança.

Comissão de Defesa Nacional
102
Ramo
8

§ 1º A ASTA poderá, a qualquer momento, alterar a tripulação de segurança, caso sejam alteradas as condições operacionais da embarcação.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção III
Da Vistoria de Embarcações

Art. 31. As vistorias são classificadas em:

I - Inicial;

II - Periódica: e

III - Especial.

§ 1º Vistoria Inicial - é a realizada antes da embarcação ser posta em serviço, para verificação da compatibilidade de sua construção com os planos aprovados, devendo ser feita em seco e flutuando.

§ 2º Vistoria Periódica - é a realizada em prazos determinados, estabelecidos por Convenções Internacionais ou pela ASTA.

§ 3º Vistoria Especial - é a realizada na embarcação ou carga, em qualquer época, para fins específicos.

Art. 32. A ASTA estabelecerá as normas reguladoras e as embarcações, incluídas as afretadas ou arrendadas, que estarão sujeitas a vistorias.

§ 1º As plataformas fixas, que não possam ser rebocadas, consideradas obras sobre águas, também estão sujeitas a vistorias.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 33. Todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, estão sujeitas à vistoria especial sem aviso prévio, por determinação da ASTA ou Órgão Subordinado.

Capítulo II
Da Navegação Interior

Seção I
Dos Grupos e Categorias do Pessoal

Art. 34. O profissional empregado na navegação interior pertence a um dos seguintes grupos:

I - 1º grupo - Fluviário - profissional que exerce atividade a bordo de embarcação mercante, excetuada a de pesca, empregada na navegação interior; e

II - 2º grupo - Pescador Fluvial - profissional que exerce atividade a bordo de embarcação de pesca, empregada na navegação interior.

Art. 35. A ASTA estabelecerá normas especificando as condições de ingresso e carreira a que estarão sujeitos os profissionais empregados na navegação interior.

§ 1º O Fluviário poderá ser também habilitado como Prático, conforme o especificado em normas estabelecidas pela ASTA.

§ 2º As normas a serem estabelecidas atenderão às peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

§ 3º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção II
Da Tripulação de Segurança

Art. 36. A ASTA estabelecerá normas para determinação da tripulação de segurança das embarcações mercantes empregadas na navegação inferior obedecendo, no que couber, ao

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
100

contido na Seção II, do Capítulo I, do Título II - Navegação Mercante, devendo observar ainda as peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção III
Da Vistoria de Embarcações

Art. 37. A ASTA estabelecerá normas para vistorias das embarcações empregadas na navegação interior, que atenderão, no que couber, às regras contidas na Seção III, do Capítulo I, do Título II - Navegação Mercante, devendo observar ainda as peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Título III
Da Atividade de Esporte e Recreio

Capítulo I
Dos Grupos e Categorias do Pessoal

Art. 38. O pessoal que opera ou equipa as embarcações de esporte e recreio, sem remuneração constitui o grupo de Amadores.

Art. 39. A ASTA estabelecerá normas especificando as categorias do grupo de Amadores e os procedimentos para sua habilitação.

Parágrafo único. O documento de habilitação deve ser emitido com prazo de validade e sua revalidação obedecerá às normas a que se refere este artigo.

Art. 40. A embarcação de esporte e recreio poderá lotar profissionais, contratados para sua operação.

Art. 41. A ASTA poderá determinar a tripulação de segurança para embarcação de esporte e recreio, em função de seu porte e classe de navegação.

Art. 42. A infração das normas citadas nesta Seção sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1, 2 e 4.

Capítulo II
Da Vistoria de Embarcações

Art. 43. A ASTA estabelecerá normas para vistorias das embarcações de esporte e recreio que atenderão, no que couber, às regras contidas na Seção III, do Capítulo I, do Título II - Da Navegação Mercante, devendo observar ainda se a embarcação se destina a recreio ou à prática de esporte de competição e as águas onde navegará.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Capítulo III
Das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas

Art. 44. As marinas, clubes e entidades desportivas náuticas deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 45. A ASTA poderá estabelecer normas especificando os deveres e as regras para salvaguarda da vida humana nas águas e para a segurança da navegação, que deverão ser observadas por essas organizações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Comissão de Defesa
104
Rauro
10

Título IV
Da Polícia Naval

Capítulo I
Da Atividade e Competência

Art. 46. A ação da Polícia Naval abrangerá as águas sob jurisdição nacional, o pessoal da Marinha Mercante e os armadores, as embarcações nacionais e as embarcações estrangeiras em águas sob jurisdição nacional, as empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques e as oficinas de reparo e construção naval, a extração de minerais e as obras sob, sobre e às margens das águas, no que se referir à defesa nacional, segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e à prevenção da poluição hídrica.

§ 1° Considera-se como margem, para efeito desta Lei, as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar, ou de preamar de sizígia.

§ 2° A proteção à integridade física de quaisquer pessoas, contra o tráfego de embarcações, nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres, será de responsabilidade dos órgãos estaduais competentes.

Art. 47. A Polícia Naval também fiscalizará o lançamento de detritos ou descargas de poluentes nas águas por embarcações, plataformas fixas e suas instalações de apoio.

Capítulo II
Da Entrada e Saída de Embarcações

Seção I
Da Navegação Marítima

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
101

Art. 48. A ASTA estabelecerá normas para controle da entrada e saída de embarcações nos portos nacionais.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 49. A embarcação estrangeira, quando da entrada em porto nacional, poderá ser visitada por representante de Órgão Subordinado, para verificação de suas condições operacionais, de sua documentação e da habilitação de quaisquer tripulantes.

§ 1° Caso os documentos e certificados exigidos estejam irregulares e as condições operacionais da embarcação se encontrem em situação precária, constituindo-se em ameaça de danos ao meio ambiente, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, a ASTA poderá determinar a permanência da embarcação no porto, para sanar a deficiência constatada ou determinar a sua saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, desde que preservada a salvaguarda da vida humana nas águas.

§ 2° Caso seja determinada a permanência ou a saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, a ASTA deverá comunicar o fato à autoridade consular do país de bandeira da embarcação.

Seção II
Da Navegação Interior

Art. 50. A ASTA estabelecerá normas de tráfego e permanência para as embarcações empregadas na navegação interior, nos portos nacionais, atracadouros, fundeadouros, rotas, canais e vias navegáveis, que atenderão às peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 51. A embarcação estrangeira, quando da entrada em porto nacional, poderá ser visitada por representante de Órgão Subordinado, para verificação de sua documentação, habilitação de quaisquer tripulantes e de suas condições operacionais.

§ 1° Caso os documentos e certificados exigidos estejam irregulares e as condições operacionais da embarcação encontrem-se em situação precária, constituindo-se em ameaça de danos ao meio ambiente, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, a ASTA poderá determinar a permanência da embarcação no porto, para sanar a deficiência constatada, ou determinar a sua saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, desde que preservada a salvaguarda da vida humana nas águas.

§ 2º Caso seja determinada a permanência ou a saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, a ASTA deverá comunicar o fato à autoridade consular do país de bandeira da embarcação.

§ 3º Caso a habilitação dos tripulantes não comprove o conhecimento prático do trecho a ser navegado, o prosseguimento da viagem ficará condicionado ao embarque de outro profissional habilitado.

Seção III
Da Atividade de Esporte e Recreio

Art. 52. As entradas e saídas de embarcação de esporte e recreio, realizando navegação marítima, de alto-mar ou costeira e navegação interior, deverão ser comunicadas aos Órgãos Subordinados.

§ 1º A ASTA estabelecerá normas especificando as condições, os documentos necessários e o responsável por essa comunicação.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Capítulo III
Da Navegação em Águas Restritas

Seção I
Das Normas Gerais

Art. 53. A ASTA estabelecerá normas para o tráfego e permanência das embarcações ao longo da costa, dos rios, nos lagos e lagoas, nos canais, nos portos, nas áreas de tráfego intenso e nas rotas especiais de navegação.

§ 1º As embarcações não poderão aproximar-se a menos de duzentos metros das margens. Esta distância poderá ser alterada, levando-se em conta a linha de concentração de banhistas dentro d'água e as características físicas locais, sendo que para os rios, lagos e lagoas, as administrações estaduais ou municipais competentes, ouvida a ASTA, poderão estabelecer e divulgar limitações diferentes. Deverá ser reservada área privativa para entrada e saída de embarcações em praias, conforme especificarem normas da ASTA.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 4.

Seção II
Do Serviço de Praticagem

Art. 54. As atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, desempenhadas onde ocorram peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação, constituem o serviço de praticagem.

Art. 55. Os Práticos Marítimos e Fluviais, denominados profissionais não-tripulantes, constituirão uma categoria do 1º Grupo do pessoal e serão oriundos daquela categoria.

Art. 56. A ASTA estabelecerá normas para o acesso, a habilitação e o serviço dos Práticos, bem como delimitará as zonas onde a praticagem seja obrigatória e especificará as embarcações dispensadas do Serviço de Praticagem.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 57. O serviço de praticagem deverá estar disponível a todo e qualquer momento, sendo considerado atividade essencial.

§ 1º Os Práticos não poderão recusar-se à prestação do servico de praticagem, ainda que existam divergências sobre remuneração decorrente.

§ 2º A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Seção III
Da Sinalização e Obstáculos à Navegação

Art. 58. É proibida a instalação ou retirada dos sinais náuticos de auxílio à navegação ou de demarcações especiais, bem como a alteração de suas características e posicionamento.

Comissão de Defesa Nacional
106
Flavio
12

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
102

§ 1º É vedada a utilização dos sinais náuticos para qualquer fim que não seja o específico.

§ 2º A infração deste artigo ou de seu § 1º sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 6.

Art. 59. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitarão o infrator a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, além da penalidade do Grupo 1.

Art. 60. A execução de obra pública ou particular e a instalação de qualquer obstáculo à navegação, sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, depende de autorização da ASTA, que estabelecerá normas a respeito.

§ 1º A ASTA avaliará o projeto em função da localização, porte, formas e aspectos físicos da obra pretendida e suas implicações para a navegação.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1, 5 e 6.

Art. 61. A pesquisa e lavra de minerais nas águas navegáveis, sob jurisdição nacional, dependerão de prévia autorização da ASTA, que estabelecerá as normas de procedimentos para evitar riscos à navegação.

§ 1º A pesquisa ou lavra de minerais não poderá inviabilizar a navegação praticada por embarcações mercantes, de Estado ou de guerra.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Título V
Das Penalidades

Capítulo I
Do Processo

Art. 62. Constitui infração o não-cumprimento das normas estabelecidas nesta Lei ou das decorrentes emitidas pela ASTA ou Órgãos Subordinados.

Art. 63. Constatada a infração, será lavrado, pelo Órgão Subordinado, o Auto de Infração, devendo a pena pertinente ser por ele aplicada.

Parágrafo único. A infração cometida e a pena estabelecida deverão ser comunicadas ao infrator.

Art. 64. Da pena imposta caberá, em primeira instância, recurso ao Órgão Subordinado que a impôs e, em segunda instância, à ASTA.

§ 1º O prazo para o recurso é de trinta dias a contar do conhecimento da pena ou do indeferimento do recurso.

§ 2º A autoridade recorrida terá o prazo de trinta dias, a contar do recebimento do pedido, para julgamento do recurso interposto.

§ 3º Os prazos estabelecidos neste artigo poderão ser prorrogados por igual período, a critério da ASTA.

§ 4º A ASTA é a instância final, na esfera administrativa, para julgamento de recurso.

Art. 65. Estabelecida a multa, o infrator terá um prazo de quinze dias, a contar da data em que tomar conhecimento, para pagamento do valor estipulado.

Parágrafo único. O recurso em segunda instância exige o depósito prévio da multa imposta.

Art. 66. Respondem solidária ou isoladamente pelas infrações a esta Lei.

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador, o afretador, o agente de navegação ou quem legalmente os represente;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais; e

Comissão de Defesa
307
13

IV - seu autor material.

Art. 67. A embarcação apreendida será recolhida à área determinada ou depósito dos Órgãos Subordinados.

§ 1° O Órgão Subordinado poderá designar responsável para guarda da embarcação apreendi .a, que poderá ser seu proprietário, armador, agente de navegação ou outros com interesse na embarcação.

§ 2° O proprietário da embarcação terá um prazo de trinta dias, a contar da data da apreensão, para regularização de sua situação, findo o qual ela poderá ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 68. As despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida serão custeadas pelo seu proprietário, armador ou outro responsável, que responderão nesta ordem, perante a ASTA ou Órgão Subordinado.

Capítulo II
Das Penas

Art. 69. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - Grupo 1 - multa;

II - Grupo 2 - suspensão ou cancelamento do documento de habilitação;

III - Grupo 3 - retirada de tráfego ou impedimento de saída;

IV - Grupo 4 - apreensão da embarcação;

V - Grupo 5 - embargo ou paralisação de atividade; e

VI - Grupo 6 - demolição de obra.

Parágrafo único. Os valores para multa deverão ser estabelecidos pela ASTA no mês de janeiro e revistos em julho, anualmente.

Art. 70. São fatores agravantes: reincidência na mesma falta no período de um ano; emprego de embarcação na prática de ato ilícito; embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica; envolvimento de embarcação destinada a transporte de passageiros.

§ 1° Existindo agravante, a multa poderá ser aumentada em até cem por cento de seu valor.

§ 2° A reincidência, no período de um ano, na condução de embarcação em estado de embriaguez ou sob efeito de outra substância entorpecente ou tóxica, sujeita o profissional a julgamento no foro estabelecido por lei e o amador ao cancelamento do documento de habilitação, a critério do Órgão Subordinado.

Art. 71. A pena de cancelamento do documento de habilitação para profissionais somente poderá ser aplicada após decisão do Tribunal Marítimo que a determine.

Art. 72. A pena de demolição de obra ou paralisação de atividade minerária somente será aplicada pela ASTA.

Parágrafo único. A demolição de obra será realizada pelo seu responsável, o qual sujeitar-se-á, ainda, à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação. Caso não o faça, a ASTA o fará por seus próprios meios ou contratação de terceiros, às custas do infrator, e proporá ao Ministério Público a ação judicial correspondente para o ressarcimento dos custos de despesas.

Art. 73. A pena de multa não se executará quando incidir sobre os recursos indispensáveis à manutenção do infrator e sua família.

Título VI
Das Disposições Finais

Art. 74. Os atuais profissionais integrantes do 4° Grupo - Regionais, serão gradualmente habilitados, de modo a integrarem os Grupos de Marítimo ou de Fluviário, conforme a navegação praticada.

Parágrafo único. Os Estivadores e Mergulhadores não constituirão grupos para os efeitos desta Lei.

Art. 75. A ASTA designará Comissão Técnica para atendimento das seguintes finalidades:

Comissão de Defesa Nacional
108
Paulo
14

I - proposição e atualização de normas;

II - acompanhamento ou realização de testes em equipamentos, e inspeções técnicas;

III - realização de perícias para constatação de causas de avarias; e

IV - outras julgadas pertinentes.

Parágrafo único. A ASTA poderá designar especialista não-pertencente ao seu quadro de pessoal, ou entidade especializada, para compor a Comissão Técnica, a fim de tratar de assunto específico, por tempo determinado.

Art. 76. A ASTA estabelecerá os valores a serem pagos pelos diversos serviços e despesas decorrentes, que ela ou seus órgãos subordinados prestarem, tais como: vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros.

Parágrafo único. A indenização prevista neste artigo deverá ser paga no ato da solicitação do serviço.

Art. 77. Qualquer outro recurso, que não seja decorrente de aplicação de pena, obedecerá, para sua tramitação, ao previsto no artigo 64.

Art. 78. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela ASTA ou Órgãos Subordinados, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

§ 1º Toda pessoa jurídica ou física penalmente capaz, envolvida, por qualquer forma ou motivo, em acidente ou fato da navegação, está jurisdicionada ao Tribunal Marítimo.

§ 2º É vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada após instauração de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção daquelas decorrentes da poluição das águas.

Art. 79. A ASTA estabelecerá as normas para o cerimonial a ser obedecido a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 80. A ASTA estabelecerá normas para o uso de uniformes a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 81. Os valores arrecadados com a aplicação de multas serão empregados nas atividades de fiscalização exercidas pela Polícia Naval.

Art. 82. A ASTA terá um prazo de 180 dias após a publicação desta Lei para emissão das normas decorrentes.

Art. 83. O art. 3º da Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988, passa a vigorar com a seguinte redação:

> "Art. 3º As embarcações brasileiras, exceto as de Guerra e as demais de Estado, estão obrigadas ao Registro de Propriedade no Tribunal Marítimo, quando tiverem arqueação bruta (AB) igual ou superior a vinte, se empregadas na navegação marítima, ou arqueação bruta (AB) igual ou superior a cinqüenta, se empregadas na navegação interior".

Art. 84. Esta Lei entrará em vigor 180 dias após a data de sua publicação.

Art. 85. Revogam-se o Decreto-Lei nº 2.161, de 30 de abril de 1940; os parágrafos 1º e 2º do artigo 3º, artigos 5º e do 12 ao 23 do Decreto-Lei nº 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-Lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941; a Lei nº 5.838, de 5 de dezembro de 1972; o Decreto-Lei nº 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-Lei nº 4.557, de 10 de agosto de 1942; o Decreto nº 87.648, de 24 de setembro de 1982; o Decreto nº 97.026, de 1º de novembro de 1988; o Decreto nº 511, de 27 de abril de 1992 e o Decreto nº 87.891, de 3 de dezembro de 1982.

Brasília.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
103

Comissão de Defesa Nacional
109
Paulo
15

LEGISLAÇAO CITADA ANEXADA PELO AUTOR

LEI Nº 7.652, DE 3 DE FEVEREIRO DE 1988

Dispõe sobre o registro da Propriedade Marítima e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I

Da Finalidade

Art. 1º Esta lei tem por finalidade regular o registro da propriedade marítima, dos direitos reais e demais ônus sobre embarcações e o registro de armador.

CAPÍTULO II

Do Registro da Propriedade de Embarcações

Art. 2º O registro da propriedade tem por objeto estabelecer a nacionalidade, validade, segurança e publicidade da propriedade de embarcações.

Art. 3º As embarcações brasileiras, exceto as da Marinha de Guerra, estão sujeitas à inscrição na Capitania dos Portos ou órgão subordinado, em cuja jurisdição for domiciliado o proprietário ou armador, sendo obrigatório o registro da propriedade no Tribunal Marítimo das que possuírem arqueação bruta superior a 20 (vinte) toneladas, se empregadas na navegação marítima, e daquelas com arqueação bruta superior a 50 (cinqüenta) toneladas, quando destinadas a qualquer modalidade de navegação interior.

§ 1º Estando a embarcação somente sujeita a inscrição, esta valerá como registro.

§ 2º A falta do registro sujeita o infrator às sanções previstas nesta lei.

. . . . . .

. . . . . .

DECRETO-LEI N. 2.161 — DE 30 DE ABRIL DE 1940

Dispõe sobre o exercício das funções de agente de Capitanias de Portos por militares da Armada e dá outras providências.

O Presidente de República, considerando que, do ponto de vista da Defesa Nacional, ha toda conveniência em prover por vezes as funções de Agente de Capitanias de Portos por militares da Armada, da Reserva Remunerada ou reformados; e usando das atribuições que lhe confere o artigo 180 da Constituição,

Comissão de Defesa Nacional
110
Fls.
16

Decreta:

Art. 1.º As funções de Agente de Capitanias de Portos da República, sempre que o Governo julgar conveniente, no interesse da Defesa Nacional, serão exercidas por militares da Armada, da reserva remunerada ou reformados, designados pelo ministro da Marinha.

Art. 2.º Aos militares designados para o exercício dessas funções será abonada a gratificação que lhes couber, na forma do decreto n. 20.809, de 17 de dezembro de 1931.

Parágrafo único. A respectiva despesa correrá, no presente exercício, à conta da verba IV — Gratificações — *b*) Pessoal Militar, subconsignação 13-02, do orçamento vigente do Ministério da Marinha.

Art. 3.º Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 30 de abril de 1940, 119.º da Independência e 52.º da República.

GETULIO VARGAS.

Henrique A. Guilhem.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
104

DECRETO-LEI N. 2.538 — DE 27 DE AGOSTO DE 1940

Dispõe sobre a navegação entre portos e aeroportos nacionais

. . . . . .

Art. 3º. Os agentes ou consignatários de aeronaves e embarcações são obrigados a informar ao Correio, às repartições portuárias o aeroportuárias e ao concessionário ou arrendatário do porto o dia e a hora de chegada e de partida com antecedência mínima de duas horas e até uma hora antes do encerramento do expediente ordinário das repartições. As empresas de navegação aérea que tenham serviço regular, com horário aprovado, apresentarão apenas o referido horário quando modificado.

§ 1º. As embarcações atracadas ao cais ou a outro porto de acostagem poderão virar de bordo, de dia ou de noite, independentemente de licença, bem assim, avisando com uma hora de antecedência a Capitania do Porto e a Alfândega, mudar de fundeadouro durante o dia ou a noite..

§ 2º. Nos portos onde não houver estação radio-telegráfica, as embarcações, ao transpor o local designado pela Capitania, anunciarão a sua chegada por dois apitos de 10 segundos de duração, com intervalo de meio minuto.

. . . . . .

Art. 5º. As embarcações e aeronaves, entrando a qualquer hora do dia ou da noite, com exceção dos casos previstos no parágrafo único do artigo anterior, demandarão o ancoradouro de franquia ou os cais e pontos de acostagem e iniciarão imediatamente o embarque e o desembarque.

Parágrafo único. Os ancoradouros de franquia e os pontos onde as embarcações terão de operar serão fixados pelo Capitão do Porto, ou por seus delegados e agentes, tendo em vista os interesses da navegação, ouvidas as demais repartições portuárias.

. . . . . .

Art. 12. O despacho das embarcações será feito pelo respectivo capitão nas Capitanias onde as mesmas se acharem matriculadas.

Art. 13. Será porém obrigatório o despacho no primeiro porto de escala que se seguir à verificação de qualquer das seguintes ocorrências:

1ª, avaria na embarcação ou na carga;
2ª, insubordinação de tripulantes ou de passageiros;
3ª, necessidade de desembarcar ou embarcar tripulantes;
4ª, encontro de baixo, recife ou outro qualquer estorvo para a navegação e, bem assim qualquer alteração no funcionamento ou na posição do balizamento.

Parágrafo único. O capitão entregará à Capitania cópia autenticada da parte do diário de navegação que relatar o fato.

Art. 14. O tripulante responsabilizado, em inquérito policial ou administrativo, procedido em Capitania de Porto, pela prática ou por auxiliar a pratica de roubo de qualquer cousa pertencente ao navio, à carga, aos passageiros ou aos próprios tripulantes, terá a respectiva matrícula cancelada, sem prejuizo da ação penal.

Art. 15. O tripulante, que em inquérito policial ou administrativo, procedido em Capitania de Porto, for responsabilizado por avaria ou dano causado ao navio ou á carga, terá a respectiva matrícula suspensa por dois meses a cinco anos, sem prejuizo da ação penal.

Art. 16. As tripulações serão fixadas pela Capitania onde for matriculada a embarcação, atendendo-se à necessidade de conciliar a segurança e a economia da navegação.

§ 1º. Para determinar a tripulação, a Capitania terá em vista:

1º, o rol de tripulantes julgado necessário pelo armador;

2º, a tonelagem da embarcação e as exigências peculiares à navegação, às máquinas, à mecanização do trabalho de bordo e ao combustivel utilizado;

3º, as acomodações dos alojamentos da embarcação para as diversas categorias de tripulantes;

4º, o tempo gasto entre os portos de escala.

§ 2º. As embarcações que forem desarmadas terão as tripulações reduzidas ao estritamente necessário para a vigilância.

Art. 17. As embarcações empregadas no transporte de carvão nacional a granel e em carregamentos completos serão despachadas com tantos homens de convés quantos estritamente necessários ao serviço do leme e de vigilância geral.

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplicar-se-á tambem às embarcações empregadas no transporte de carvão que, para complétar e compensar o carregamento, embarcarem mercadorias leves, como alfafa e semelhantes.

Art. 18. As embarcações a que se refere esta lei poderão entrar em todos os portos do Brasil ou deles sair, fundear, mudar de fundeadouro ou fazer qualquer manobra sem tomar prático e sem pagamento de qualquer contribuição às associações de praticagem.

§ 1.º O Conselho da Marinha Mercante publicará anualmente, no "Diário Oficial", a relação dos postos de acesso dificil nos quais os navios de cabotagem poderão livremente entrar e sair, fundear, mudar de fundeadouro ou fazer qualquer manobra, sem tomar prático do porto, desde que possuam tripulante com carte de prático ou lugar, conferida pela autoridade competente.

§ 2.º Cada vez que escalarem nos portos de acesso dificil referidos no parágrafo anterior, as embarcações de grande cabotagem, que não tomarem prático, contribuirão com quota de 50$0 para manutenção da associação de praticagem local.

§ 3.º As embarcações que escalarem no porto somente para tomar ou deixar prático serão consideradas em trânsito e isentas de despacho ou outra qualquer exigência.

Comissão de Defesa Nacional
117
Fls.
18

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
105

Art. 19. São obrigados a ter médico a bordo os paquetes:

a) que tiverem mais de 300 toneladas líquidas de registo, forem empregados na navegação de grande cabotagem e transportarem mais de 50 passageiros;

b) que tiverem mais de 300 toneladas líquidas de registo, forem empregadas na navegação de pequena cabotagem ou interior, transportarem mais de 100 passageiros e cuja viagem, entre dois portos consecutivos de escala, exceder de 48 horas.

§ 1.° Quando os passageiros excederem de 200, os paquetes de grande cabotagem deverão ter ainda enfermeiro.

§ 2.° O disposto neste artigo não derroga o que está estabelecido no art. 1.362 do decreto n. 16.300, de 31 de dezembro de 1923, nem outras concessões já feitas pela Saude à navegação de cabotagem e interior.

Art. 20. As embarcações exclusivamente de carga são dispensadas de ter enfermeiro nos seguintes casos:

1°, quando a tripulação for inferior a 70 homens, qualquer que seja a duração da viagem;

2°, quando a tripulação for superior a 70 homens e a duração da viagem, entre dois portos consecutivos de escala, não exceder de 72 horas.

§ 1.° As embarcações de mais de 100 toneladas líquidas de registo deverão ter a bordo os medicamentos de urgência que a Saude determinar em caracter geral tendo em vista o número de passageiros e de tripulantes e a duração da viagem entre os portos consecutivos de escala.

§ 2.° Ocorrendo moléstia ou acidente pessoal grave a bordo de embarcação que não conduza enfermeiro, o capitão é obrigado a arribar ao primeiro porto para hospitalizar o enfermo. Nessas arribadas, o capitão entregará à autoridade sanitária do porto cópia autenticada do diário de navegação na parte relativa ao registo da occorrência, mas não terá de preencher quaisquer formalidades perante as demais autoridades.

Art. 21. As embarcações de grande cabotagem e de carga que não conduzam médico serão dispensadas da visita sanitária desde que estejam munidas do respectivo passe sanitário e não tenham doente a bordo.

Parágrafo único. Havendo moléstia ou suspeita de moléstia a bordo, o capitão pedirá a visita da Saude no primeiro porto de escala, sob as penas do art. 1.444, letra *c*, do decreto n. 16.300, de 31 de dezembro de 1923.

Art. 22. os armadores entregarão ao médico ou, quando for o caso, ao enfermeiro, mediante inventário, os medicamentos e o instrumental necessários ao serviço. No fim de cada viagem far-se-á o balanço da farmácia e do instrumental.

Art. 23. As empresas de navegação, a juizo do médico de bordo, são obrigadas a fornecer gratuitamente aos passageiros que adquirirem doença ou sofrerem acidentes a bordo os medicamentos e o material de curativo previstos nas tabelas que a Saude aprovar em caracter geral.

Parágrafo único. As mesmas empresas poderão fornecer outros medicamentos alem dos previstos neste artigo, cobrando os preços da tabela que for semestralmente aprovada pela Saude e que ficará à disposição dos passageiros.

DECRETO-LEI N. 3.346 — DE 12 DE JUNHO DE 1941

Dá nova organização às Delegacias de Trabalho Marítimo

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição, decreta:

Comissão de Defesa Nacional
113
Fls.
19

Art. 1.º Os serviços de inspeção, disciplina e policiamento do trabalho nos portos, na navegação e na pesca incumbirão às Delegacias de Trabalho Marítimo, subordinadas ao Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio.

Art. 2.º As Delegacias de Trabalho Marítimo serão criadas por ato do Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, *ex-officio*, ou a requerimento de qualquer sindicato interessado ou de associação de grau superior, coincidindo sua jurisdição com a da Capitania do Porto local.

Parágrafo único. Nos portos que não forem sede de Capitania funcionarão, havendo mister, representações da Delegacia do porto-sede.

Art. 3.º Delibera a Delegacia de Trabalho Marítimo por meio de um Conselho, composto de sete representantes, dos quais um de cada um dos Ministérios do Trabalho, Indústria e Comércio, da Marinha, da Viação e Obras Públicas, da Agricultura e da Fazenda, um dos empregadores e um dos empregados.

§ 1.º O ato que criar Delegacia de Trabalho Marítimo será comunicado aos ministérios interessados, cujos titulares deverão promover a designação de seus representantes, dentro do prazo de 30 dias, contados da comunicação.

§ 2.º As representações a que se refere o parágrafo único do artigo anterior serão constituidas por subdelegacias, a cargo de um representante do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio.

§ 3.º O representante do Ministério da Marinha no Conselho da Delegacia será o capitão do porto local.

Art. 4.º Presidirá a Delegacia de Trabalho Marítimo o capitão do porto respectivo, o qual, nos seus impedimentos, será, para esse efeito, substituido pelo representante do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio.

Art. 5.º Os sindicatos portuários e marítimos, devidamente notificados, enviarão, cada um, à Delegacia de Trabalho Marítimo, uma lista de cinco nomes, dentre os quais serão escolhidos, pelo delegado, os dos representantes de classe e os dos respectivos suplentes, para a composição do Conselho.

§ 1.º A escolha a que este artigo se refere recairá em brasileiro nato, maior de 25 anos, portador de carteira profissional e que esteja no pleno exercício da profissão, no mínimo, desde mais de dois anos.

§ 2.º Os representantes de classe exercerão o mandato por um ano, não podendo ser reconduzidos para o período imediato.

Art. 6.º Compete ao Conselho da Delegacia de Trabalho Marítimo:

1.º, fixar o número de estivadores necessários ao movimento do porto, para o que poderá promover a revisão das matrículas, cancelando as daqueles que, desde mais de dois anos, não exerçam a profissão, salvo se este fato for motivado por moléstia, por acidente no trabalho que não determine incapacidade permanente, ou por serviço militar;

2.º, acreditar perante os concessionários ou empreiteiros de trabalho, nos portos e nas empresas, ou agências, de navegação, ou de pesca, os sindicatos de trabalhadores nos serviços portuários, marítimos ou de pesca, uma vez reconhecidos na forma da lei, bem como as cooperativas de trabalho;

3.º, fiscalizar a aplicação das leis de proteção ao trabalho nos serviços portuários, marítimos, ou de pesca, segundo as disposições da legislação vigente;

4.º, fiscalizar os trabalhos de carga e descarga e a movimentação das mercadorias nos trapiches e armazens, fixando o número necessário de trabalhadores para o respectivo serviço;

5.º, emitir parecer sobre matéria atinente ao trabalho portuário, de navegação, ou de pesca, para atender a qualquer dos ministérios referidos no art. 3.º e a sindicatos, ou empresas, interessadas;

Comissão de Defesa Nacional
114
Pauc
20

6.º, impor aos que cometerem faltas disciplinares, ou infringirem disposições legais, as penalidades estabelecidas no art. 11;

7.º, elaborar o respectivo regimento interno, *ad referendum* do Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio.

Art. 7.º O Conselho da Delegacia de Trabalho Marítimo reunir-se-á ordinariamente duas vezes por mês e extraordinariamente mediante convocação do Delegado ou a requerimento de quatro conselheiros. e suas deliberações serão válidas desde que tenham nelas tomado parte, no mínimo, cinco conselheiros, alem do Delegado.

Parágrafo único. Quando o assunto a tratar no Conselho interessar diretamente o Sindicato a que pertençam os representantes de classe, deverá o Delegado convocar os suplentes, sob pena de nulidade.

Art. 8.º Os membros do Conselho perceberão, por sessão em que tomarem parte, até o máximo de quatro por mês, a importância que for arbitrada, para cada Conselho, pelo Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio.

Parágrafo único. A falta a três sessões consecutivas importará a perda do mandato.

Art. 9.º As sessões dos Conselhos das Delegacias serão secretas.

Art. 10. Sempre que se trate de expedição de instruções reguladoras de serviços, as Delegacias farão publicar o respectivo anteprojeto no *Diário Oficial*, a do Distrito Federal, e em jornal local, as demais, afixando-o na própria sede, para que os interessados se manifestem a respeito, dentro do prazo improrrogavel de 30 dias, desde que não haja contraindicação.

Parágrafo único. Findo o prazo fixado neste artigo, e após o exame, pelo Conselho, das sugestões apresentadas, sendo por ele afinal aprovado o projeto, a Delegacia expedirá as instruções de serviço, cuja vigência começará 60 dias depois de publicadas.

Art. 11. As penalidades a impor, de que trata o inciso 6.º do art. 10, são as seguintes:

I — aos empregadores: multa de 100$0 (cem mil réis) a 5:000$0 (cinco contos de réis), elevada ao dobro na reincidência;

II — aos empregados: suspensão do serviço, por três a trinta dias, sem remuneração ou cassação da matrícula na Capitania do Porto;

III — aos sindicatos interessados que não colaborarem na manutenção da ordem e da disciplina: as que comina o artigo 43 do decreto-lei n. 1.402 de 5 de julho de 1939, ficando os membros da Diretoria, no caso de destituição, inibidos de exercer quaisquer cargos na sua administração pelo prazo de 10 anos.

Parágrafo único. Nenhuma penalidade será imposta sem prévia defesa do acusado; entretanto, poderá este ser desde logo suspenso nos casos de flagrante delito.

Art. 12. Das decisões originárias dos Conselhos de Delegacia de Trabalho Maritimo caberá recurso voluntário, sem efeito suspensivo, para o Ministro do Trabalho, Industria e Comércio, sendo interposto, dentro do prazo de 30 dias, contados da publicação respectiva, pelos interessados diretos, por entidades de classe interessada ou por qualquer dos representantes referidos no artigo 3.º.

Parágrafo único. Ao ministro é facultado avocar ao seu exame e decisão quaisquer matérias que hajam sido objeto de deliberação do Conselho.

Art. 13. Os cargos de representantes dos Ministérios são de confiança.

Art. 14. Ao Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio compete acudir, dentro das dotações orçamentárias, às despesas necessárias para a execução dos serviços das Delegacias de Trabalho Marítimo e designar os funcionários e extranumerários reclamados para essa execução.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
106

Comissão de Defesa Nacional
115
Fls.
21

Art. 15. A escolha dos representantes do classe será feita de acordo com o art. 5.º e seus parágrafos.

Parágrafo único. Os representantes dos empregadores e empregados terão, cada qual, um suplente, escolhido na forma estabelecida neste artigo.

Art. 16. As Subdelegacias a que se refere o art. 3.º, § 2.º, são orgãos auxiliares e de coordenação, para o fim de atenderem, nos portos em que estiverem situadas, aos encargos de inspeção, disciplina e policiamento do trabalho, colaborando para a solução dos casos de interesse local e sujeitando-os à Delegacia competente.

Art. 17. Ficam revogados os decretos números 23.259, de 20 de outubro de 1933, e 24.743, de 14 de julho de 1934, e quaisquer disposições em contrário.

Art. 18. O presente decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 12 de junho de 1941, 120.º da Independência e 53.º da República.

GETULIO VARGAS.

Waldemar Falcão.

Henrique A. Guilhem.

João de Mendonça Lima.

Carlos de Souza Duarte.

A. de Souza Costa.

LEI N. 5.838 — DE 5 DE DEZEMBRO DE 1972

Dá nova redação ao item I do art. 11 do Decreto-lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941, que dá nova organização às Delegacias de Trabalho Marítimo.

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O item I do art. 11 do Decreto-lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 11.....

I — aos empregadores: multa de uma a dez vezes o salário-mínimo regional, elevada ao dobro na reincidência;"

Art. 2.º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 5 de dezembro de 1972; 151º da Independência e 84º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI

Júlio Barata

DECRETO-LEI N. 4.306 — DE 18 DE MAIO DE 1942

Suspende a obrigatoriedade de aviso prévio sobre a chegada de navios nacionais e dá outras providências

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 180 da Constituição, decreta:

Art. 1.º Fica suspensa a obrigatoriedade de aviso prévio sobre a chegada de navios nacionais, exigida no art. 3.º do decreto-lei n. 2.538, de 27 do agosto de 1940 e das comunicações radiotelegráficas a que se referem o § 2.º do art. 3.º e o art. 29 do mesmo decreto-lei.

Art. 2.º Os avisos e comunicações serão feitos dentro de duas horas após a chegada do navio ao porto e será obrigatório, de modo geral, o sinal de apito previsto no § 2.º do art. 3.º do decreto-lei acima citado.

Comissão de Defesa Nacional
116
Pauo
22

Art. 3.º O presente decreto-lei entrará em vigor, em todo o país, na data de sua publicação; revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 18 de maio de 1942, 121.º da Independência e 54.º da Republica.

GETULIO VARGAS.

João de Mendonça Lima.

A. de Souza Costa.

Henrique A. Guilhem.

Gustavo Capanema.

DECRETO-LEI N. 4.557 — DE 10 DE AGOSTO DE 1942

Dispõe sobre a entrada, a saida e o movimento interno de navios e embarcações nos portos e águas interiores brasileiras

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 180 da Constituição, decreta:

Art. 1.º Fica atribuida ao Ministério da Marinha a superintência do movimento de entrada e saida dos portos e águas interiores nacionais, tanto dos navios em geral, como das embarcações de pesca, recreio ou de qualquer fim especial.

Art. 2.º Os Ministério da Guerra e da Aeronáutica prestarão ao Ministério da Marinha a cooperação que for necessária à efetivação das medidas adequadas, mediante prévio entendimento.

Art. 3.º Em caso de necessidade, as Repartições aduaneiras e a Polícia Marítima, à requisição do orgão competente do Ministério da Marinha, prestarão a este todo o concurso a seu alcance e com ele acordarão o movimento de suas embarcações no desempenho das funções que lhes são próprias.

Art. 4.º O Ministério da Marinha estabelecerá postos de observação e fiscalização, onde julgar conveniente, para ampliar ou tornar mais eficaz a vigilância atualmente em vigor.

Art. 5.º Os navios e as embarcações da Marinha de Guerra nacional sairão dos portos nacionais e neles entrarão, livremente, a qualquer hora.

Art. 6.º A entrada dos navios de guerra estrangeiros nos portos brasileiros será regulada pelo Ministério da Marinha, de acordo com o Ministério das Relações Exteriores.

Art. 7.º No porto do Rio de Janeiro, durante o período noturno (do por do sol ao nascer) os navios mercantes, as embarcações de recreio, de pesca ou de qualquer fim especial — nacionais ou estrangeiros — somente poderão ter entrada em casos excepcionais, regulados pelo Ministério da Marinha, que poderá tornar a medida extensiva a outros portos quando for necessario.

Art. 8.º O Ministro da Marinha expedirá as necessárias instruções ao cumprimento do presente decreto-lei para o fim de estabelecer as regras que julgar convenientes ao movimento dos portos nacionais e águas interiores, em face das necessidades da segurança nacional, ouvidos previamente os Ministérios interessados e a Comissão de Marinha Mercante.

Art. 9.º Este decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 10 de agosto de 1942, 121.º da Independência e 54.º da República.

GETULIO VARGAS.

Henrique A. Guilhem.

Eurico G. Dutra.

Alexandre Marcondes Filho.

A. de Souza Costa.

Oswaldo Aranha.

J. P. Salgado Filho.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
107

LEGISLAÇAO CITADA, ANEXADA PELA COORDENAÇAO DAS COMISSOES PERMANENTES

Decreto n.º 87.648 de 24 de setembro de 1982.

Aprova o Regulamento para o Tráfego Marítimo.

. . . . . .

. . . . . .

DECRETO Nº 97.626, DE 01 DE NOVEMBRO DE 1988.

Aprova o Regulamento Geral dos Serviços de Praticagem.

. . . . . .

. . . . . .

DECRETO Nº 511, DE 27 DE ABRIL DE 1992

Altera dispositivos do Regulamento para o Tráfego Marítimo, aprovado pelo Decreto nº 87.648(1), de 24 de setembro de 1982.

. . . . . .

. . . . . .

Decreto n.º 87.891, de 03 de dezembro de 1982

Aprova o Regulamento de Uniformes da Marinha Mercante do Brasil.

. . . . . .

. . . . . .

Comissão de Defesa Nacional
118
Fls.
24

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
108

Mensagem nº 743

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do artigo 61 da Constituição Federal, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado da Marinha, o texto do projeto de lei que "Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

Brasília, 26 de outubro de 1993.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 054/MM, DE 14 DE OUTUBRO DE 1993, DO SENHOR MINISTRO DE ESTADO DA MARINHA

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

O atual regulamento para o Tráfego Marítimo (RTM), aprovado pelo Decreto nº 87.648, de 24 de setembro de 1982, foi à época de sua elaboração e aprovação, um importante instrumento para consolidar e ordenar normas em um documento único, de fácil consulta. Ao longo do tempo de sua vigência, entretanto, diversos fatores tornaram-no defasado da realidade atual, exigindo sua revisão.

2. A nova Constituição Federal de 1988; os esforços da desregulamentação desbancando procedimentos cartoriais arraigados; a necessidade de evitar distorções de abrangência do Regulamento; a urgência em dispor a Administração Pública de instrumento juridicamente consistente na sua regulamentação; o dever de conferir à navegação fluvial e lacustre o "status" adequado,pela importância econômica e estratégica dessas vias de transporte, são fatores, entre outros, que determinaram a revisão, adequando as regras em vigor aos tempos modernos.

Dessa forma, foi elaborado o presente Anteprojeto de Lei, inspirado no acervo hoje existente e na experiência acumulada no trato com a matéria, pautando-se sua essência nos seguintes princípios:

a) o mais importante instrumento legal, para atuação da Diretoria de Portos e Costas (DPC),nos assuntos pertinentes à Marinha Mercante, encontra-se sob a forma de DECRETO, norma de hierarquia inferior à LEI, fato que já causou dificuldades jurídicas in-

Comissão de Defesa
119
25
Folha

contornaveis, principalmente em face de vultosos interesses particulares, por vezes obrigatoriamente contrariados à vista do interesse maior da coletividade. Tal situação gerou a necessidade de ampliar o poder da norma sob a forma de Lei e, consequentemente, o espaco da regra tracada que deve conter um universo abrangente, de forma a permitir o detalhe explicativo e minucioso na regulamentacão posterior. Essa regulamentação, sob a responsabilidade da autoridade diretamente envolvida no assunto, possibilitara agilidade na atualização constante da materia, eliminando as carências normativas no seu nascedouro;

b) o projeto foi concebido de modo a atender toda a navegação, isto e, aquela realizada no mar, rios, lagos, lagoas e canais. Originou-se ai a preocupação na utilização de termos que não restringissem a abrangência pretendida, corrigindo distorção existente no próprio titulo do Regulamento para o Tráfego Maritimo, que estabelece regras também para a navegação fluvial;

c) criou-se uma autoridade única com responsabilidade no controle da implementação da Lei: a Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA, a ser designada pelo Ministro da Marinha, com competência perfeitamente delimitada no âmbito do Anteprojeto de Lei.

d) alterou-se o conceito de lotação de embarcação, de forma a conter todas as pessoas embarcadas; para tanto foi listada a situação das pessoas a bordo. Criou-se, por outro lado, o conceito de tripulação de segurança, para especificar apenas o minimo de tripulantes necessarios a operar com segurança a embarcação, em substituição ao atual cartão de lotação;

e) as embarcações foram classificadas quanto à sua finalidade e a navegação quanto às águas onde é realizada. As embarcações podem ser mercantes, de Estado, de guerra, de esporte e recreio e especiais. A navegação é maritima ou interior, sendo considerada interior apenas aquela realizada em rios, lagos, lagoas e canais. No caso da navegação maritima, a divisão em classes manteve algumas das designações tradicionais, como longo curso e cabotagem, para não fugir excessivamente da estrutura comercial existente, pois, no sentido estrito da lei e para efeito de segurança, bastaria discrimina-la em alto-mar, costeira e abrigada. Em decorrência do envolvimento com outros paises, a navegação interior foi dividida em classes de percurso internacional e percurso nacional;

Comissão de Defesa Nacional
120
Fls:
26

f) a concepção da navegação, como formulada, permitiu contemplar com normas especiais cada segmento da atividade. Não houve preocupação especial com a navegação marítima, cuja intensidade, volume de tráfego e de carga transportada, organismos e convenções internacionais, fazem-na sobejamente estudada e orientada juridicamente. Porém, a situação é completamente diferente no que tange à navegação interior. Bacias hidrográficas diferentes, como as nossas, exigem regulamentação específica para atendimento das peculiaridades regionais. Algumas comportam navegação internacional, outras, como a Bacia do Rio São Francisco, possibilitam a navegação exclusivamente nacional. Geografia, cultura e condições sócio-econômicas díspares, tripulantes, armadores e embarcações, inseridos em contexto restrito de visão exclusivamente local, justificam a adoção de procedimentos diversificados para atendimento das condições próprias de cada bacia. A própria comunidade da navegação interior tem sugerido à DPC, ao longo do tempo, bem como a outros órgãos públicos, a criação de um Regulamento para a Navegação Fluvial e Lacustre. O presente anteprojeto contempla, em título próprio, a navegação interior mercante, conferindo "status" adequado à sua condição de importante fator de desenvolvimento e de redutor de custo do transporte nacional. Há a considerar, ainda, que, em determinadas regiões, a embarcação é o único meio de transporte disponível;

g) a ação da Polícia Naval foi restringida exclusivamente à fiscalização do cumprimento desta Lei e suas normas decorrentes. Tendo em vista que a Lei ora projetada e as normas que dela provierem sempre absorverão os compromissos internacionais assumidos pelo País, as convenções, acordos e atos internacionais ratificados pelo Brasil e pertinentes à matéria serão, também, objeto de fiscalização da Polícia Naval.

h) com o propósito de evitar interpretações dúbias quanto a responsabilidades, o vertente Anteprojeto estabelece que a proteção à integridade física de quaisquer pessoas contra o trafego de embarcações, nas áreas adjacentes às praias, será da alçada dos órgãos estaduais e municipais competentes. A fiscalização da poluição causada por embarcações é inserida na competência da Polícia Naval, consoante prática legal vigente e Anteprojeto de Lei, elaborado por Grupo de Trabalho coordenado pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, e encaminhado ao Congresso Nacional.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
109

Comissão de Defesa Nacional
121
Rua

i) no aspecto de obras, a Polícia Naval fiscalizará apenas aquelas que possam gerar obstáculos à navegação, tais como as obras sob, sobre e às margens das águas. Competirá também à atuação da Polícia Naval fiscalizar a extração de minerais nas águas nacionais, no sentido de impedir que essa atividade venha a tolher a navegação mercante.

j) estabeleceram-se regras para o processo de constatação de infração e imposição de penas, permitindo ao infrator a defesa mediante recurso, previsto constitucionalmente. As penas foram listadas de modo a inibir os descumpridores da Lei a incidirem no ilícito. Estabeleceu-se que valores advindos da aplicação de multas sejam revertidos à atividade de fiscalização exercida pela Polícia Naval. O Anteprojeto cria, ainda, a liberdade da concessão do perdão da multa no julgamento das infrações daqueles proprietários de pequenas embarcações, cujo emprego é indispensavel à manutenção de sua subsistência, levando em consideração as dificuldades inerentes a uma vida de parcos recursos;

l) no que diz respeito à tripulação, a atuação da ASTA restringir-se-á exclusivamente ao aspecto técnico da atividade, visando à segurança do tráfego aquaviário. As categorias, habilitação e documentos pertinentes serão regulamentados por normas que acompanham as necessidades correntes, possibilitando que seja apresentado ao mercado de trabalho o homem qualificado, de acordo com as exigências das modernas máquinas e equipamentos.

3. Finalmente, verifica-se que a Lei projetada constituirá arcabouço jurídico consistente que fundamentará normas diversas, a serem elaboradas pela ASTA, versando sobre assuntos dinâmicos e múltiplos,tais como tripulantes, vistorias, clubes náuticos e marinas, construção de embarcações, borda-livre, arqueação, etc. O conjunto dessas normas constituirá, efetivamente, um Regulamento versatil e fácil de ser atualizado.

4. À vista do exposto, submeto à alta apreciação de Vossa Excelência o Anteprojeto de Lei de Segurança do Trafego Aquaviário.

Respeitosamente,

IVAN DA SILVEIRA SERPA
Ministro de Estado da Marinha

Comissão de Defesa Nacional
122
Rubro
28

ANEXO À EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS DO MINISTÉRIO DA MARINHA,

Nº 054 , DE 14 / 10 /93

1. Síntese do problema ou da situação que reclama providências:

Este Ministério, no trato diário das questões ligadas à Marinha Mercante, sentiu a necessidade de um instrumento legal mais consistente. Tal dispositivo, embora de cunho permanente, deve requerer a flexibilidade adequada para acompanhar o contínuo desenrolar dos acontecimentos, tendo em vista a incessante, dinâmica e ágil evolução da tecnologia naval, bem como dos grandes interesses que envolvem o transporte hidroviário.

2. Soluções e providências contidas no ato normativo ou na medida proposta:

a) Adota o conceito de tripulação de segurança para especificar apenas o número mínimo de tripulantes necessários à operação da embarcação, em substituição ao cartão de lotação.

b) Altera a classificação das embarcações. O Projeto classifica as embarcações quanto à sua finalidade, como mercante, de Estado, de guerra, de esporte e recreio e especiais.

c) Altera a classificação da navegação para:

MARÍTIMA (até o limite das embocaduras dos rios) - longo curso, cabotagem, alto-mar, costeira e abrigada.

INTERIOR (rios, lagos, lagoas e canais) - percurso nacional e percurso internacional.

d) Limita as atividades da Polícia Naval em fiscalizar:

- as obras que possam gerar obstáculos à navegação (obras sob, sobre e às margens das águas).
- a extração de minerais nas águas nacionais no sentido de evitar que cause embaraços à navegação.
- a poluição causada por embarcações.
- o cumprimento da lei e normas decorrentes, convenções, acordos e atos internacionais ratificados pelo Brasil.

e) Estabelece que a proteção à integridade física de qualquer pessoa contra o tráfego de embarcações, nas áreas adjacentes às praias, será da alçada dos órgãos estaduais e municipais competentes.

f) Estabelece regras para o processo de constatação de infração e imposição de penas, permitindo ao infrator a defesa mediante recurso, previsto constitucionalmente.

g) Cria a liberdade de concessão do perdão da multa no julgamento das infrações de propriedade de baixa renda.

h) Estabelece que, no que diz respeito à tripulação, a atuação da ASTA deve restringir-se exclusivamente ao aspecto técnico da atividade, visando à segurança do tráfego aquaviário.

i) Revoga, dentre outros diplomas legais, o Regulamento para o Tráfego Marítimo e o Regulamento Geral para os Serviços de Praticagem.

3. Alternativas existentes às medidas ou atos propostos:

Não se vislumbra outra alternativa para a solução do problema.

4. Custos:

A medida não implicará em despesa de espécie alguma.

5. Razões que justificam a urgência:

x x x

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
110

Comissão de Defesa
123
Fls.
29

6. Impacto sobre o meio ambiente:

x x x

7. Síntese do parecer do órgão jurídico:

1. O objetivo pretendido - normatização sobre a segurança do tráfego pertinente à navegação realizada no mar, rios, lagos, lagoas e canais por meio de um instrumento legal e não mais por via de regulamento - dará indiscutivelmente maior segurança jurídica a matéria, quer em face dos administrados,quer diante de eventuais litígios perante a barra dos tribunais.

2. Afigura-se a esta Consultoria Jurídica que o Anteprojeto de Lei está em condições de ser encaminhado à elevada apreciação do Presidente da República

HELIO DE ALMEIDA DOMINGUES
Consultor Jurídico da Marinha

Aviso nº 2.408 - C. Civil.

Em 26 de outubro de 1993.

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho a essa Secretaria a Mensagem do Excelentíssimo Senhor Presidente da República, acompanhada de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado da Marinha, relativa a projeto de lei que "Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

Atenciosamente,

HENRIQUE EDUARDO FERREIRA HARGREAVES
Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da
Presidência da República

A Sua Excelência o Senhor
Deputado WILSON CAMPOS
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados
BRASÍLIA-DF.

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259/93

Nos termos do Art. 119, caput, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente da Comissão determinou a abertura e divulgação na ordem do Dia das Comissões, prazo para recebimento de emendas(5 Sessões), no periodo de 10 / 03 /95 a 17 / 03 /95. Findo o prazo de cinco sessões, não foram recebidas emendas.

Sala da Comissão, em 20 de março de 1995.

Aurenilton Araruna de Almeida
Secretário

Comissão de Defesa
30
Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
111

PARECER DA

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

I - RELATÓRIO

Coube-nos a relatoria, nesta Comissão, do PL 4.259/93 que dispõe sobre a segurança do trafego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, abrangendo

I - os profissionais e amadores, integrantes de tripulação de embarcações,

II - a embarcação, em suas fases de projeto, construção, operação, docagem, reparo e baixa, e

III - o meio aquático, no que diz respeito a sinalização e divulgação das limitações e condições de trafego das vias navegáveis

Estabelece o PL que as embarcações brasileiras e seus tripulantes, ainda que fora das águas sob jurisdição brasileira, e as embarcações de Estado, as estrangeiras e quaisquer aeronaves na superficie da agua sob jurisdição nacional estão sujeitas ao previsto nesta Lei, no que couber

Em seu art. 2° e estipulado que esta Lei e normas decorrentes atenderão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais, ratificados pelo Brasil, relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, a segurança da navegação e ao controle da poluição causada por embarcações

A seguir, em seu art. 4°, o PL estabelece as definições para Tráfego Aquaviário, Navegação, Autoridade de Segurança do Trafego Aquaviário - ASTA, Órgão Subordinado, Lotação, Tripulante, Tripulação de Segurança, Comandante, Imediato, Profissional não-Tripulante, Passageiro, Amador, Armador, Proprietário, Agente de Navegação, Embarcação, Vistoria, Docagem, Reparo, Policia Naval e Portos. Deve-se ressaltar que a ASTA é a autoridade designada pelo Ministério da Marinha, responsavel pelo controle da implementação desta Lei e pelo estabelecimento das normas decorrentes.

Dispõe o PL 4259/93, em seu art. 4°, que, com o proposito de promover a segurança do trafego aquaviario e contribuir para a salvaguarda da vida humana nas aguas e para a prevenção da poluição hidrica, compete a ASTA estabelecer normas para

I - inscrição e controle dos profissionais da Marinha Mercante e dos amadores,

II - determinação da tripulação de segurança das embarcações,

III - habilitação dos profissionais de Marinha Mercante e dos amadores,

IV - estabelecimento de requisitos de projetos, construção, equipamentos e operação das embarcações, que digam respeito a salvaguarda da vida humana, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente,

V - licenciamento da construção e alteração de caracteristicas das embarcações,

VI - realização de vistorias,

VII - inscrição de embarcações e fiscalização do registro da propriedade,

VIII - determinação dos equipamentos e acessorios para embarcações que devam receber homologação para uso a bordo,

IX - estabelecimento da dotação de equipamentos e acessorios de salvatagem para embarcações,

Comissão de Defesa Nacional
135
Fls.
31

X - realização do registro, vistoria e certificação de helipontos das plataformas maritimas e das embarcações que operem em águas sob jurisdição nacional, de acordo com as normas em vigor, visando a correspondente homologação por parte do órgão competente do Ministerio da Aeronautica.

XI - autorização para execução de projetos de obras e a realização de pesquisa e lavra de minerais em águas sob jurisdição nacional, no que concerne a segurança da navegação e a defesa nacional, sem prejuizo das autorizações a serem obtidas nos demais órgãos competentes, e

XII - atividades de Policia Naval

Em seu art 5°, agrupa as embarcações em mercante, de Estado, de guerra, de esporte e recreio e especiais

A navegação é dividida, conforme estabelece o art 6°, em maritima e interior A navegação maritima, por sua vez, é subdividida nas categorias longo curso, cabotagem, alto-mar, costeira e abrigada Já a navegação interior e subdividida nas categorias percurso internacional e percurso nacional

Dispõe que as pessoas a bordo de uma embarcação podem ser denominadas Comandante, tripulante, profissional não-tripulante ou passageiro Determina, ainda, que todas as pessoas a bordo estão sujeitas a autoridade do Comandante

Estabelece o PL, em seu art 8°, as responsabilidades do Comandante e, no art 9°, as medidas que o mesmo podera adotar, no exercicio de suas funções e para garantia das pessoas, da embarcação e cargas transportadas

Em relação aos tripulantes, o PL dispõe que as principais atribuições de cada um dos tripulantes, corespondentes aos trabalhos rotineiros que exercem a bordo, são fixadas de acordo com normas estabelecidas pelo orgão governamental competente, ouvida a ASTA, a habilitação dos tripulantes obedece às normas proprias do ensino profissional para navegação maritima e interior, e as normas para a carreira dos tripulantes serão estabelecidas pela ASTA

Segue o PL apresentando dispositivos em relação a construção de embarcações, a qual obedecera a padrões tecnicos, visando a salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e a proteção ao meio ambiente, e dependera de licença da ASTA. As normas de construção serão estabelecidas pela ASTA

Em relação às embarcações, dispõe ainda o PL sobre arqueação e borda livre, classificação e marcação, inscrição e registro de propriedade e reparo

Estabelece que as empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques, as oficinas de reparos e construção naval, não pertencentes a Marinha do Brasil, deverão ser cadastrados nos Orgãos Subordinados, devendo os proprietarios dos mesmos fornecer à ASTA, ou aos Orgãos Subordinados, as informações de natureza técnica que lhe forem requisitadas

Em relação a Navegação Mercante, dispõe sobre os grupos e categorias do pessoal, a tripulação de segurança e a vistoria das embarcações

Quanto aos grupos e categorias do pessoal, o profissional na navegação maritima pertence ao grupo Maritimo, aquele que exerce atividade a bordo de embarcação mercante, excetuada a de pesca, empregada na navegação maritima, ou ao grupo Pescador, aquele que exerce atividade a bordo de embarcação de pesca, empregada na navegação maritima

Já o profissional empregado na navegação interior pertence ao grupo Fluviário, aquele que exerce atividade a bordo de embarcação mercante, excetuada a de pesca, empregada na navegação interior, ou ao grupo Pescador Fluvial, aquele que exerce atividade a bordo de embarcação de pesca, empregada na navegação interior

Comissão de Defesa Nacional
136
Fls.
32

Continua ainda o PL., dispondo que a ASTA estabelecera normas para determinação da tripulação de segurança, e poderá, a qualquer momento, altera-la, caso sejam alteradas as condições operacionais da embarcação

O PL classifica as vistorias de embarcações em inicial, periodica e especial, e especifica o significado de cada uma delas

Aplicam-se a navegação interior, no que couber, as normas estabelecidas para a navegação maritima, quanto aos grupos e categorias do pessoal, a tripulação de segurança e a vistoria de embarcações, as quais deverão observar ainda as peculiaridades das diferentes bacias hidrograficas

O PL dispõe que o pessoal que opera ou equipa as embarcações de esporte e recreio, sem remuneração constitui o grupo de Amadores A ASTA estabelecera normas especificando as categorias do grupo de Amadores e os procedimentos para sua habilitação

As normas para vistorias das embarcações de esporte e recreio serão estabelecidas pela ASTA, as quais atenderão, no que couber, as normas estabelecidas no PL para a Navegação Maritima, devendo observar ainda se a embarcação se destina a recreio ou à prática de esporte de competição e as águas onde navegará

Estabelece ainda o PL, que as marinas, clubes e entidades desportivas náuticas deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados, podendo a ASTA estabelecer normas especificando os deveres e as regras para salvaguarda da vida humana nas águas e para a segurança da navegação, que deverão ser observadas por essas organizações

Dispõe sobre a atividade e competência da Policia Naval, atribuindo a esta a ação no que se referir a defesa nacional, segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas aguas e a prevenção da poluição hidrica Atribui aos órgãos estaduais competentes a responsabilidade pela proteção à integridade fisica de quaisquer pessoas, contra o trafego de embarcações, nas áreas adjacentes às praias, quer sejam maritimas, fluviais ou lacustres Determina tambem que a Policia Naval fiscalizará o lançamento de detritos ou descargas de poluentes nas aguas por embarcações, plataformas fixas e suas instalações de apoio

Determina o PL que a ASTA estabelecerá normas para trafego, permanência e controle da entrada e saida de embarcações nos portos nacionais, atracadouros, fundeadouros, rotas, canais e vias navegaveis e ainda tráfego e permanência das embarcações ao longo da costa, dos rios, nos lagos e lagoas, nos canais, nos portos, nas áreas de tráfego intenso e nas rotas especiais de navegação

Estabelece ainda que as embarcações não poderão aproximar-se a menos de duzentos metros das margens, podendo no entanto essa distância ser alterada, levando-se em conta a linha de concentração de banhistas dentro d'água e as caracteristicas fisicas locais Para os rios, lagos e lagoas, as administrações estaduais ou municipais competentes, ouvida a ASTA, poderão estabelecer e divulgar limites diferentes

Dispõe sobre o serviço de praticagem, o qual e definido como "as atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, desempenhadas onde ocorram peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação", e as normas a ele referentes

Estabelece ainda o PL, normas quanto a sinalização e obstaculos a navegação

Dispõe o PL sobre as penalidades, o processo de constatação de infração e aplicação de pena e as penas aplicaveis

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
112

Comissão de Defesa Nacional
33

Em suas Disposições Finais, o PL 4259/93 estabelece que a ASTA designara Comissão Tecnica para atendimento das seguintes finalidades

I - proposição e atualização de normas;

II - acompanhamento ou realização de testes em equipamentos, e inspeções tecnicas;

III - realização de pericias para constatação de causas de avarias;

IV - outras julgadas pertinentes

É fixado ainda que a ASTA estabelecera

- os valores a serem pagos pelos diversos serviços e despesas decorrentes, que ela ou seus órgãos subordinados prestarem, tais como vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, pericias, emissão de certificados e outros;

- as normas para o cerimonial a ser obedecido a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra;

- as normas para o uso de uniformes a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra

Quanto aos valores arrecadados com a aplicação de multas, fica estipulado que os mesmos serão empregados nas atividades de fiscalização exercidas pela Policia Naval

Finalmente, determina-se o prazo de 180 dias apos a publicação da Lei para que a ASTA emita as normas decorrentes, e tambem 180 dias para a entrada em vigor da Lei

II - VOTO DO RELATOR

Em sua Exposição de Motivos, o Senhor Ministro da Marinha apresenta argumentos bastante convincentes em relação a oportunidade e adequação de uma Lei como a proposta, consubstanciada no PL 4 259/93

O Projeto de Lei em apreço trata da segurança do trafego aquaviário O conceito de segurança do tráfego aquaviário, sob o enfoque da preservação do meio ambiente, evoca imediatamente o enorme risco potencial introduzido pela navegação Esse risco e representado pela poluição acidental que pode ser originada por desastres, abalroamento e afundamento de embarcações transportando materiais poluentes, pelo vazamento destes para o meio liquido por qualquer motivo ou ainda, pela poluição internacional decorrente do alijamento de resíduos e detritos nas aguas mesmo que a embarcação não transporte comercialmente qualquer carga poluente, um navio de porte medio pode facilmente conter cerca de 1 500 toneladas de óleo pesado e diesel em seus tanques, para alimentar as maquinas propulsoras e caldeiras

A Convenção das Nações Unidas sobre Direitos do Mar aprovada pela III Conferência das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar, realizada em 1982 e referendada pelo Congresso Nacional, estatui a obrigação dos Estados de proteger e preservar o meio marinho, tomando todas as medidas compativeis com dita Convenção para prevenir, reduzir e controlar sua poluição, utilizando para esse fim os meios mais viáveis de que disponham e de conformidade com suas possibilidades A proteção do ambiente aquático contra qualquer possibilidade poluidora e, pois, materia da mais alta responsabilidade dos Estados costeiros, como e o caso do Brasil, não sendo cabivel desprezar nenhuma alternativa que possa contribuir para minimizar riscos ecologicos

Dentro desse enfoque, o PL 4 529/93 pode ser aperfeiçoado se tivermos em conta a decisiva contribuição que o Serviço de Praticagem apresenta para a prevenção de incidentes e acidentes, potencialmente poluidores, envolvendo navios em águas rasas e abrigadas. Esse serviço, prestado por Práticos devidamente habilitados, tem

Comissão de Defesa Nacional
128
Pauco
34

por principal finalidade a orientação segura do tráfego de embarcações em regiões de alto risco de acidentes. Perfeitamente conhecedores das peculiaridades locais e das características predominantes dos navios onde embarcam, os Práticos são profissionais técnico-especializados que assessoram os Comandantes sobre melhores condições de trânsito e manobra, nos dois sentidos compreendidos entre o mar aberto e o porto, ai incluidos rios e outras vias navegáveis, bem como, no que se refere a atracação e desatracação dos navios no cais.

Fica salientada a importância dessa contribuição ao lembrarmos que águas rasas e abrigadas geralmente contem ecossistemas altamente produtivos mas igualmente vulneráveis. Quando ocorrem derramamentos em alto mar, por exemplo, o óleo que tende naturalmente a se dispersar, provocando danos menos pesados às regiões costeiras. Já quando eventos poluidores são registrados próximos de terra, seus efeitos sobre a biota aquática se fazem sentir de imediato, sendo incomparavelmente mais danosas suas conseqüências para o patrimônio ecológico da região, sua economia e qualidade de vida. É interessante ainda observar que, grande parte das zonas definidas pelo Ministério da Marinha como sendo de praticagem obrigatória, com vistas à segurança do tráfego aquaviário, são coincidentes com áreas que podem também ser definidas como ecologicamente sensíveis.

Deve estar fora de dúvida, portanto, que diretamente da qualidade do serviço de Praticagem e prevenção de grande número de incidentes e acidentes de navegação, potencialmente capazes de provocar violentas agressões ao meio hídrico e comprometer recursos naturais de extrema vulnerabilidade. Embora inovadora em nosso País, essa constatação é cada vez mais corrente nos países desenvolvidos onde, além de utilizados como elemento de segurança do tráfego aquaviário, os serviços de praticagem são considerados fator de proteção ambiental. Interessa, assim, do ponto de vista da preservação do meio ambiente, fazer constar em Lei princípios básicos que assegurem adequada estruturação e confiabilidade a esses serviços.

Desde que foram instituídos como organizações formais (no Século XV, na Europa e, a partir de 1808, no Brasil), os serviços de praticagem, incluindo os nacionais, evoluiram naturalmente para se revestirem com a natureza da prestação de um serviço público essencial, apresentando duas características marcantes: a de serem executados sem vínculo empregatício e de serem rigidamente controlados pelo estado.

Essas características, mundialmente consagradas, foram desenvolvidas primordialmente para assegurar a compatibilização entre os interesses de armadores e de proprietários de carga, visando a melhor proteção possível de seus bens, e os interesses do estado, orientados para oferecer oportunidades iguais, sem preferência, de modo a estimular o comércio exterior. O modelo descrito por essas características apresenta, na atualidade, excelente potencial de utilidade para a proteção do meio ambiente em águas restritas.

O fato do Prático prestar seus serviços de forma autônoma, sem vínculo empregatício, é condição fundamental para torná-lo imune a pressões para que aceite condições de operação do navio que infrinjam normas de segurança. Por si só, essa característica da prestação do Serviço de Praticagem atua decisivamente na redução de ocorrência de causas de incidentes e de acidentes envolvendo navios em águas restritas, diminuindo o risco de agressões ao meio ambiente.

O controle rígido do Estado sobre o Serviço de Praticagem, que não deve ser confundido com interferência do Estado sobre esse Serviço, é o modo mais apropriado para fazer cumprir normas de segurança para o tráfego aquaviário que privilegiem a proteção do meio ambiente.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
113

Em decorrência das considerações apresentadas, é nossa convicção que o PL 4.259/93 merece aperfeiçoamento, no que tange ao Serviço de Praticagem. As emendas anexas, preservam, do modelo vigente de prestação desse Serviço, aqueles conceitos que, internacionalmente adotados, melhor atendem a conservação do meio ambiente em águas restritas, no que concerne a sua conveniência com o trafego aquaviário.

As Emendas nº 1 e nº 2 eliminam duplicidade da regra para habilitação do Prático, apropriadamente inserida no art. 56.

A Emenda nº 3 modifica a definição do Serviço de Praticagem, incluindo menções expressas ao profissional responsavel pela realização do serviço e à segurança da navegação, salvaguardando, conforme exposto, a proteção do meio ambiente em águas restritas e interiores.

A Emenda nº 4 elenca as atividades que compõem o Serviço de Praticagem.

As Emendas nº 5 e nº 11 são de redação e visam a sanar lapso manifesto.

A Emenda nº 6 estabelece as competências da ASTA em relação ao Serviço de Praticagem.

A Emenda nº 7 aperfeiçoa o teor do artigo, assegurando um número de Práticos habilitados que permita a prestação ininterrupta do Serviço de Praticagem, bem como que esses profissionais mantenham o necessário grau de adestramento. Além disso, restabelece, com força da Lei, condições para preenchimento das vagas de Prático que, consagradas no modelo nacional e mundialmente vigente, garantem elevado nivel de qualificação técnica e confiabilidade ao Serviço de Praticagem.

A Emenda nº 8 garante a continuidade do Serviço de Praticagem, orientando sua prestação segundo o modelo nacional e internacional consagrado.

A Emenda nº 9 dispõe sobre a realização de acordo entre as Associações de Práticos ou Comissões e as empresas de navegação ou seus representantes para a prestação de Serviços de Praticagem.

A Emenda nº 10 torna-se necessária para permitir que, no caso de extinção dos Serviços de Praticagem de uma determinada Zona, os Práticos possam ser aproveitados em outra Zona.

Em conclusão, somos favoraveis a aprovação do PL 4259/93, com as emendas que apresentamos.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 1995.

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

Comissão de Defesa Nacional
130
Pauno
36

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
114

EMENDAS OFERECIDAS PELO RELATOR

EMENDA Nº 1

Suprima-se o 1º do art. 29, passando o 2º a ser parágrafo único.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

EMENDA Nº 2

Suprima-se o 1º do art. 35, renumerando-se os demais.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

EMENDA Nº 3

Dê-se ao art. 54 a seguinte redação:

"Art. 54. Serviço de Praticagem é o conjunto de atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, realizadas por profissionais não-tripulantes, devidamente habilitados como Práticos, com o propósito de garantir a segurança da navegação, onde ocorram peculiaridades que dificultem a livre e segura movimentação das embarcações."

Sala da Comissão, em 30 de maio de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

EMENDA Nº 4

Acrescente-se ao Título IV, Capítulo III, Seção II, o seguinte art. 55, renumerando-se os demais:

"Art. 55. O Serviço de Praticagem consiste das seguintes atividades:

I - direção da Navegação de Praticagem ao longo dos rios, lagos, lagoas, canais, portos e barras;

Comissão de Defesa Nacional
134
Ponto

II - assessoramento ao comandante do navio nas manobras e serviços correlatos, fainas de fundear, amarrar e desamarrar das boias, suspender, atracar, desatracar e mudar de fundeadouro ou cais, entrada e saida de dique, em portos, dentro das Zonas de Praticagem

Parágrafo único Serão consideradas, ainda, atividades dos Serviços de Praticagem, outras relativas a segurança da navegação e que não estando enquadradas no presente artigo possam vir a ser determinadas como tal, pelo Orgão Subordinado, dentro da área de sua jurisdição "

Sala da Comissão, em 21 de maio de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

EMENDA N° 5

Dê-se ao art 55 a seguinte redação

"Art. 55. Os Práticos e Praticantes de Prático, denominados profissionais não-tripulantes, constituirão categorias do 1° grupo do pessoal da navegação mercante e serão oriundos daquele grupo."

Sala da Comissão, em 21 de maio de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

EMENDA N° 6

Acrescente-se ao Titulo IV, Capitulo III, Seção II, onde couber, o seguinte artigo, renumerando-se os demais

"Art Compete à ASTA, considerando os interesses da Defesa Nacional, da Segurança da Navegação e Interesses Navais, criar, extinguir e determinar as Zonas em que a utilização dos Serviços de Praticagem e obrigatoria, bem como as embarcações dispensadas desse Serviço

Sala da Comissão, em 21 de maio de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

Comissão de Defesa Nacional
132
Rubro
38

EMENDA Nº 7

Dê-se ao art 56 a seguinte redação

"Art 56 A ASTA estabelecera normas complementares para o acesso, a habilitação, a manutenção da qualificação e o serviço dos Praticos, fixara o numero de praticos para cada Zona, bem como delimitara as Zonas onde a praticagem seja obrigatoria e especificara as embarcações dispensadas do Serviço de Praticagem

1° O preenchimento das vagas de Prático, que ocorrerem por quaisquer motivos nas Zonas de Praticagem, sera feito mediante realização de exame para Praticante de Prático, por determinação da ASTA

2° O numero de Praticos para cada Zona sera fixado de forma a atender as necessidades do trafego aquaviario, sem sobrecarga permanente de trabalho, garantindo, por outro lado, que a frequência de prestação do serviço assegure a manutenção da qualificação tecnica do Prático, sem risco de degradação do seu grau de adestramento

3° A infração das normas estabelecidas sujeitara o infrator a penalidade do Grupo I "

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

EMENDA Nº 8

Acrescentem-se os seguintes 2° e 3° ao art 57, renumerando-se o seguinte

"Art 57.....

2° Os Práticos, de preferência, exercerão a profissão reunidos em associação ou comissão, a fim de que seja assegurada a praticagem ininterruptamente a todos os navios, independente de tipo e porte bruto, que naveguem na Zona para a qual estão habilitados

3° Nas Zonas em que, por qualquer razão, não forem criadas associações, o Orgão Subordinado, por meio de Portaria, reunira os Praticos em comissão, a fim de cumprir as disposições da presente Lei e normas complementares "

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

EMENDA Nº 9

Acrescente-se ao Titulo IV Capitulo III, Seção II, onde couber, o seguinte artigo, renumerando-se os demais

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
115

Comissão de Defesa Nacional
133
Folha
39

"Art As atividades dos Serviços de Praticagem serão executadas por Práticos, devidamente habilitados para a respectiva Zona de Praticagem, mediante acordo de prestação de Serviços de Praticagem realizado entre as Associações de Práticos ou Comissões e as empresas de navegação ou seus representantes, no qual serão discriminadas as diversas fainas de praticagem que poderão ser executadas e as condições para remuneração dos serviços a serem prestados.

Parágrafo único. Para o estabelecimento dessas fainas, deverão ser rigorosamente observadas as instruções da ASTA quanto a limites de Zona de Praticagem e pontos de recebimento de Práticos."

Sala da Comissão, em 22 de nov de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

EMENDA Nº 10

Acrescente-se ao Título IV, Capítulo III, Seção II, onde couber, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

"Art. No caso da extinção dos Serviços de Praticagem de uma determinada Zona, os Práticos poderão ser aproveitados em outra Zona de Praticagem, a critério da ASTA, ficando para isso sujeitos a um estágio de adaptação e posterior exame prático."

Sala da Comissão, em 28 de nov de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

EMENDA Nº 11

Dê-se ao 4º do art. 64 a seguinte redação:

"Art. 64 .....

4º O Ministro da Marinha é a instância final, na esfera administrativa, para julgamento de recurso.".

Sala da Comissão, em 29 de nov de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

Comissão de Defesa Nacional
134
Paulo
40

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, em reunião ordinária realizada, hoje, aprovou, unanimemente, o Projeto de Lei nº 4.259/93, com emendas, nos termos do parecer do relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados Sarney Filho, Presidente, Celso Russomanno, Maria Valadão Vice-Presidentes, Socorro Gomes, Fátima Pelaes, Luciano Pizzatto, Vilson Santini, Remi Trinta, Fernando Gabeira, Gilney Viana,José Machado, Silvernani Santos, Sérgio Carneiro, Gervásio Oliveira, Ricardo Barros, Salomão Cruz, José Coimbra, Freire Júnior, Nelson Otoch, Roberto França, Ivan Valente, Telma de Souza e Itamar Serpa.

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995.

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Lucinao Pizzatto
Relator

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
116

EMENDA Nº 1 ADOTADA - CDCMAM

Suprima-se o § 1º do art. 29, passando o 2º a ser parágrafo único.

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

Comissão de Defesa
135
Doc
41

EMENDA Nº 2 ADOTADA - CDCMAM

Suprima-se o § 1º do art. 35, renumerando-se os demais.

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

EMENDA Nº 3 ADOTADA - CDCMAM

Dê-se ao art. 54 a seguinte redação:

"Art. 54. Serviço de Praticagem é o conjunto de atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, realizadas por profissionais não-tripulantes, devidamente habilitados como Práticos, com o propósito de garantir a segurança da navegação, onde ocorram peculiaridades que dificultem a livre e segura movimentação das embarcações."

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995.

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

Comissão de Defesa
136
Pauo
42

EMENDA Nº 4 ADOTADA - CDCMAM

Acrescente-se ao Título IV, Capítulo III, Seção II, o seguinte art. 55, renumerando-se os demais:

"Art. 55. O Serviço de Praticagem consiste das seguintes atividades:

I - direção da Navegação de Praticagem ao longo dos rios, lagos, lagoas, canais, portos e barras;

II - assessoramento ao comandante do navio nas manobras e serviços correlatos, fainas de fundear, amarrar e desamarrar das bóias, suspender, atracar, desatracar e mudar de fundeadouro ou cais, entrada e saída de dique, em portos, dentro das Zonas de Praticagem.

Parágrafo único. Serão consideradas, ainda, atividades dos Serviços de Praticagem, outras relativas à segurança da navegação e que não estando enquadradas no presente artigo possam vir a ser determinadas como tal, pelo Órgão Subordinado, dentro da área de sua jurisdição."

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
117

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995 .

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

EMENDA Nº 5 ADOTADA - CDCMAM

Dê-se ao art. 55 a seguinte redação:

"Art. 55. Os Práticos e Praticantes de Prático, denominados profissionais não-tripulantes, constituirão categorias do 1º grupo do pessoal da navegação mercante e serão oriundos daquele grupo".

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

Comissão de Defesa Nacional
137

EMENDA Nº 6 ADOTADA - CDCMAM

Acrescente-se ao Título IV, Capítulo III, Seção II, onde couber, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

"Art. Compete à ASTA, considerando os interesses da Defesa Nacional, da Segurança da Navegação e Interesses Navais, criar, extinguir e determinar as Zonas em que a utilização dos Serviços de Praticagem é obrigatória, bem como as embarcações dispensadas desse Serviço."

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995.

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

EMENDA Nº 7 ADOTADA - CDCMAM

Dê-se ao art. 56 a seguinte redação:

"Art. 56. A ASTA estabelecerá normas complementares para o acesso, a habilitação, a manutenção da qualificação e o serviço dos Práticos, fixará o número de práticos para cada Zona, bem como delimitará as Zonas onde a praticagem seja obrigatória e especificará as embarcações dispensadas do Serviço de Praticagem.

§ 1º O preenchimento das vagas de Prático, que ocorrerem por quaisquer motivos nas Zonas de Praticagem, será feito mediante realização de exame para Praticante de Prático, por determinação da ASTA.

§ 2º O número de Práticos para cada Zona será fixado de forma a atender as necessidades do tráfego aquaviário, sem sobrecarga permanente de trabalho, garantindo, por outro lado, que a freqüência de prestação do serviço assegure a manutenção da qualificação técnica do Prático, sem risco de degradação do seu grau de adestramento.

§ 3º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator a penalidade do Grupo 1."

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995.

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

Comissão de Defesa Nacional
138
Fls.
44

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
118

EMENDA Nº 8 ADOTADA - CDCMAM

Acrescentem-se os seguintes § 2º e § 3º ao art. 57, renumerando-se o seguinte:

"Art. 57.....

§ 2º Os Práticos, de preferência, exercerão a profissão reunidos em associação ou comissão, a fim de que seja assegurada a praticagem ininterruptamente a todos os navios, independente de tipo e porte bruto, que naveguem na Zona para a qual estão habilitados.

§ 3º Nas Zonas em que, por qualquer razão, não forem criadas associações, o Órgão Subordinado, por meio de Portaria, reunirá os Práticos em comissão, a fim de cumprir as disposições da presente Lei e normas complementares."

Sala da Comissão, em 11 de aril de 1995 .

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

EMENDA Nº 9 ADOTADA - CDCMAM

Acrescente-se ao Título IV, Capítulo III, Seção II, onde couber, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

"Art. As atividades dos Serviços de Praticagem serão executadas por Práticos, devidamente habilitados para a respectiva Zona de Praticagem, mediante acordo de prestação de Serviços de Praticagem realizado entre as Associações de Práticos ou Comissões e as empresas de navegação ou seus representantes, no qual serão discriminadas as diversas fainas de praticagem que poderão ser executadas e as condições para remuneração dos serviços a serem prestados.

Parágrafo único. Para o estabelecimento dessas fainas, deverão ser rigorosamente observadas as instruções da ASTA quanto a limites de Zona de Praticagem e pontos de recebimento de Práticos."

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995 .

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

Comissão de Defesa
139
Povo
45

EMENDA Nº 10 ADOTADA - CDCMAM

Acrescente-se ao Título IV, Capítulo III, Seção II, onde couber, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

"Art. No caso da extinção dos Serviços de Praticagem de uma determinada Zona, os Práticos poderão ser aproveitados em outra Zona de Praticagem, a critério da ASTA, ficando para isso sujeitos a um estágio de adaptação e posterior exame prático."

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995 .

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

EMENDA Nº 11 ADOTADA - CDCMAM

Dê-se ao 4º do art. 64 a seguinte redação:

"Art. 64.....

4º O Ministro da Marinha é a instância final, na esfera administrativa, para julgamento de recurso."

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995.

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

Comissão de Defesa Nacional
-46

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993.
(DO PODER EXECUTIVO - MSC Nº 743/93

(TEXTO FINAL)

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O CONGRESSO NACJONAL decreta:

Titulo I
Disposições Preliminares

Art. 1° Esta Lei dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, abrangendo:

I - os profissionais e amadores, integrantes de tripulação de embarcações;
II - a embarcação, em suas fases de projeto, construção, operação, docagem, reparo e baixa; e
III - o meio aquático, no que diz respeito à sinalização e divulgação das limitações e condições de tráfego das vias navegáveis.

§ 1° As embarcações brasileiras, seus tripulantes, profissionais e amadores, ainda que fora das águas sob jurisdição brasileira, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitadas, quando em águas estrangeiras, a soberania do Estado ribeirinho.

§ 2° As embarcações de Estado, as embarcações estrangeiras e quaisquer aeronaves na superficie das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas ao previsto nesta Lei, no que couber.

Art. 2° Esta Lei e normas decorrentes atenderão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais, ratificados pelo Brasil, relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição causada por embarcações.

Art. 3° Para efeitos desta Lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - Tráfego Aquaviário - movimentação de embarcações realizada por via aquática;
II - Navegação - atividade de conduzir, com segurança, uma embarcação de um ponto a outro, por via aquática;
III - Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA - autoridade designada pelo Ministro da Marinha, responsável pelo controle da implementação desta Lei e pelo estabelecimento das normas decorrentes do projeto de lei que "Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências";
IV - Órgão Subordinado - órgão com autonomia limitada que, sob supervisão funcional da ASTA, participa do controle da implementação desta Lei;
V - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar e serem transportadas, de conformidade com as normas estabelecidas pela ASTA;
VI - Tripulante - profissinal ou amador habilitado, que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação, devidamente inscrito em Órgão Subordinado;
VII - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;
VIII - Comandante - denominação genérica do tripulante que é o responsável pela operação e a manutenção, em condições de segurança, da embarcação, carga, seus tripulantes e demais pessoas a bordo. O Comandante, em algumas embarcações, pode ser denominado Mestre, Arrais ou Patrão;
IX - Imediato - tripulante que, por sua experiência e habilitação, tem condições de substituir o Comandante, em circunstâncias de impedimentos funcionais. Normalmente, o Imediato é adrede comissionado com esse titulo pelo proprietário da embarcação, ou seus prepostos legais;
X - Profissional não-tripulante - todo aquele que, inscrito ou não nos Órgãos Subordinados, presta, a bordo, serviços de natureza transitória;

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
119

Comissão de Defesa Nacional

XI - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embracação, mediante remuneração ou como convidado;

XII - Amador - tripulante habilitado a operar apenas embarcações de esporte e recreio;

XIII - Armador - pessoa fisica ou juridica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua utilização, pondo-a, ou não, a navegar por sua conta;

XIV- Proprietário - pessoa fisica ou juridica, em nome de quem a propriedade da embarcação está sujeita a registro no Tribunal Maritimo e inscrição em Órgão Subordinado, ou em apenas uma dessas organizações oficiais;

XV - Agente de Navegação - pessoa fisica ou juridica, representante dos interesses do proprietário, armador ou outro responsável pela embarcação;

XVI - Embarcação - qualquer construção suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, quaisquer que sejam suas caracteristicas, capaz de transportar pessoas ou cargas e sujeita a inscrição nos Órgãos Subordinados, de acordo com as normas estabelecidas pela ASTA. As plataformas flutuantes e as fixas, quando rebocadas, são também consideradas embarcações;

XVII - Vistoria - atividade administrativa pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais pertinentes, referentes às condições de segurança, eficiência e conforto das embarcações, plataformas fixas e móveis;

XVIII - Docagem - ato de colocar a embarcação em seco para execução de reparo, alteração de caracteristicas, pintura, vistoria ou perícia;

XIX - Reparo - ato de reconduzir a embarcação ou equipamento as condições de segurança operativa, anteriores a avaria ou ao desgaste natural; é considerado reparo, também, a alteração de caracteristicas da embarcação, mediante a execução de um conjunto de ações corretivas ou preventivas;

XX - Policia Naval - atividade de cunho administrativo exercida pelos Órgãos Subordinados, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, normas decorrentes, atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hídrica; e

XXI - Portos - instalações construidas e aparelhadas para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias.

Art. 4° Com o propósito de promover a segurança do tráfego aquaviário e contribuir para a salvaguarda da vida humana nas águas e para a prevenção da poluição hídrica, compete à ASTA estabelecer normas para:

I - inscrição e controle dos profissionais da Marinha Mercante e dos amadores;

II - determinação da tripulação de segurança das embarcações;

III - habilitação dos profissionais da Marinha Mercante e dos amadores;

IV - estabelecimento de requisitos de projetos, construção, equipamentos e operação das embarcações, que digam respeito à salvaguarda da vida humana, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente;

V - licenciamento da construção e alteração de caracteristicas das embarcações;

VI - realização de vistorias;

VII - inscrição de embarcações e fiscalização do registro de propriedade;

VIII - determinação dos equipamentos e acessórios para embarcações que devam receber homologação para o uso a bordo;

IX - estabelecimento da dotação de equipamentos e acessórios de salvatagem para embarcações;

X - realização do registro, vistoria e certificação de helipontos das plataformas marítimas e das embarcações que operem em águas sob jurisdicação nacional, de acordo com as normas em vigor, visando a correspondente homologação por parte do órgão competente do Ministério da Aeronáutica;

XI - autorização para execução de projetos de obras e a realização de pesquisa e lavra de minerais em águas sob jurisdição nacional, no que concerne à segurança da navegação e à defesa nacional, sem prejuízo das autorizações a serem obtidas nos demais órgãos competentes; e

XII - atividades de Policia Naval.

Parágrado único. No exterior, a autoridade diplomática representará a ASTA no que for pertinente.

Art.5 ° Para efeitos desta Lei, as embarcações são grupadas como se segue:

I - mercante - quando empregada com finalidade comercial. A embarcação de pesca é um caso especial de embarcação mercante;

Comissão de Defesa Nacional
Kiz
Pauo
48

II - de Estado - quando, pertencente a órgão público, empregada na execução de atividade de competência do órgão a que se vincula, sem finalidade comercial;

III - de guerra - quando pertencente às Forças Armadas de um Estado, ostenta sinais exteriores próprios de navios de guerra de sua nacionalidade; esteja sob o comando de um oficial legalmente designado pelo Governo do Estado, devendo o nome do Comandante constar do Boletim dos Oficiais da Força Singular a que pertence ou em documento equivalente, e seja guarnecido por uma tripulação regida pela disciplina militar;

IV - de esporte e recreio - quando empregada em atividades peculiares de lazer, sem finalidade comercial, e

V - especiais - quando empregadas em atividades que não são enquadradas nos incisos anteriores.

Art.6° Para os efeitos desta Lei, a navegação é dividida em:

I - marítima - quando realizada no mar até o limite das embocaduras dos rios; e
II - interior - quando realizada em rios, lagos, lagoas e canais.

§ 1° A navegação marítima é subdividida nas seguintes categorias:

a) longo curso - quando realizada predominantemente em águas marítimas, entre portos nacionais e estrangeiros, por embarcações mercantes, excetuadas as de pesca;

b) cabotagem - quando realizada predominantemente em águas marítimas ao longo da costa atlântica da América do Sul, entre portos nacionais e estrangeiros, por embarcações mercantes, excetuadas as de pesca;

c) alto-mar - quando realizada em águas marítimas, fora dos limites de visibilidade da costa;

d) costeira - quando realizada em águas marítimas, ao longo do litoral brasileiro, dentro dos limites de visibilidade da costa; e

e) abrigada - quando realizada em águas abrigadas, baías, angras e enseadas.

§ 2° A navegação interior é subdividida nas seguintes categorias:

a) percurso internacional - quando realizada em trechos de rios que façam fronteira com o outro país ou entre portos fluviais ou lacustres nacionais e estrangeiros; e

b) percurso nacional - quando realizada exclusivamente nos trechos sob jurisdição nacional de rios, lagos, lagoas e canais.

§ 3° Os limites da navegação abrigada e da navegação interior serão estabelecidos pela ASTA.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
120

Capítulo I
Do Pessoal

Art. 7° As pessoas a bordo de uma embarcação podem ser denominadas:

I - Comandante;
II - tripulante;
III - profissional não-tripulante; ou
IV - passageiro.

Parágrado único. Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Seção I
Do Comandante

Art.8° O Comandante é o tripulante responsável:

I - pelo cumprimento, a bordo, de toda legislação, normas e atos internacionais ratificados pelo Brasil , e pela execução de técnicas relativas à salvaguarda da vida humana nas águas e à segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

II - pela manutenção da disciplina a bordo;

III - pelo cumprimento dos limites autorizados de carga e de lotação para determinada embarcação;

Comissão de Defesa Nacional
133
Ponto
49

IV - pela comunicação à ASTA, ou a quem esta designar, pelo meio mais rápido de que dispuser, de qualquer alteração dos sinais náuticos de auxilio à navegação e quaisquer obstáculos ou estorvos à navegação que encontrar,

V - pela lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos; pelo inventário e arrecadação dos bens das pessoas que faleceram a bordo e sua entrega á autoridade competente e pela realização de casamentos e aprovação de testamentos " in extremis", e

VI - pela comunicação aos Órgãos Subordinados dos acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação.

Parágrado único. A infração deste artigo sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 9º O Comandante, no exercicio de suas funções e para garantia das pessoas, da embarcação e cargas transportadas, poderá adotar as seguintes medidas:

I - sanções trabalhistas previstas na legislação pertinente;

II - desembarque de qualquer pessoa; e

III - detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindivel para manutenção da integridade fisica das pessoas, da embarcação ou da carga.

Seção II
Dos Tripulantes

Art. 10. As principais atribuições de cada um dos tripulantes, correspondentes aos trabalhos rotineiros que exercem a bordo, são fixadas de acordo com normas estabelecidas pelo órgão governamental competente, após consulta à ASTA.

Art. 11. A habilitação dos tripulantes obedece às normas próprias do ensino profissional para navegação maritima e interior.

Parágrado único. A habilitação dos pescadores no âmbito desta Lei objetiva, apenas, seu desempenho como tripulantes de embarcações.

Art. 12. A ASTA estabelecerá normas para a carreira dos tripulantes, as quais conterão regras distintas para a navegação maritima e para navegação interior.

Parágrafo único. O embarque e desembarque de tripulante são decorrências do contrato de trabalho, não implicando o desembarque, necessariamente, na rescisão desse contrato.

Seção III
Dos passageiros e Profissionais Não -Tripulantes

Art. 13. Os passageiros e profissionais não-tripulantes estarão sujeitos à autoridade do Comandante da embarcação, devendo cumprir o que lhes é preconizado em legislação especifica.

Parágrafo único. A ASTA estabelecerá normas para a carreira de profissionais não-tripulantes cujas atividades se relacionem com a segurança da navegação.

Capitulo II
Do Material

Seção I
Da Construção de Embarcações

Art. 14. A construção de embarcações obedecerá a padrões técnicos, visando à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente.

§1º A ASTA estabelecerá as normas de construção, que poderão conter diferentes especificações para atendimento às condições regionais onde a embarcação navegará.

Comissão de Defesa Nacional
50

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
121

§2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Art.15. A embarcação construida no Pais ou no estrangeiro, para pessoa fisica ou jurídica brasileira, estará sujeita ao atendimento de requisitos ou caracteristicas que a tornem possível de ser operada como navio auxiliar da Armada, em caso de Mobilização Nacional.

Parágrado único. O Ministério dos Transportes e o Ministério da Marinha estabelecerão critérios especificos de alterações dos projetos de construção naval, de interesse nacional, que receberão incentivos e tratamento diferenciado aos financiamentos para a construção de navios, para empresas nacionais que adotarem tais alterações.

Art. 16. A construção de embarcação depende de licença da ASTA.

§1° A ASTA estabelecerá normas especificando os documentos e planos necessários à obtenção da li.ença de construção e poderá dispensar esta licença para embarcações com arqueação bruta (AB) igual ou inferior a vinte, desde que não sejam destinadas ao transporte de doze ou mais passageiros.

§2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Seção II
Da Arqueação e Borda Livre de Embarcações

Art. 17. A ASTA estabelecerá normas para medidas de arqueação, a que poderão estar sujeitas as embarcações, e emitirá o certificado correspondente.

§1° No caso de reparos que alterem a arqueação original, a embarcação deverá ser novamente arqueada.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 18. A ASTA estabelecerá normas para fixação da borda livre das embarcações, de acordo com suas caracteristicas técnicas e operacionais e as águas onde navegará.

Paragráfo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção III
Da Classificação e Marcação de Embarcações

Art. 19. A embarcação será classificada conforme a categoria de navegação para a qual está capacitada, o sistema de propulsão e a atividade em que será empregada.

Art. 20. A ASTA estabelecerá normas para marcação do nome, classificação e porto de inscrição da embarcação, visando à sua identificação.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção IV
Da Inscrição e Registro de Propriedade de Embarcações

Art. 21. A inscrição de uma embarcação é o seu cadastramento nos Orgãos Subodrinados, quando lhe são atribuidos nome e número de identificação e é expedido o respectivo Titulo de Inscrição e Propriedade.

§ 1° A ASTA estabelecerá normas para inscrição das embarcações.

Comissão de Defesa Nacional
45

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 4.

Art. 22. O Registro de Propriedade da Embarcação é o seu cadastramento no Tribunal Marítimo, com atribuição do nome, número e registro e a competente expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima.

Parágrado único. Os registros de armador, de propriedade de embarcações, de direitos reais e demais ônus sobre as embarcações obedecerão à legislação especifica.

Seção V
Do Reparo de Embarcações

Art. 23. A ASTA estabelecerá normas para o controle de docagens, reparos e alterações de caracteristicas das embarcações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 24. A alteração de caracteristicas de qualquer embarcação deverá ser previamente autorizada pela ASTA, após avaliação do projeto pertinente.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 25. A ASTA estabelecerá áreas maritimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos.

Seção VI
Das Empresas de Navegação, Estaleiros, Carreiras, Diques,
Oficinas de Reparos e Construção Naval

Art. 26. As empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques, as oficinas de reparos e construção naval, não pertencentes à Marinha do Brasil, deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrato único. A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 27. O proprietário de empresa de navegação, estaleiro, carreira, dique, ou oficina de reparos e construção naval deverá fornecer à ASTA, ou aos Órgãos Subordinados, as informações de natureza técnica que lhe forem requisitadas.

§ 1° As informações, que devam ter divulgação restrita, serão prestadas sob sigilo.

§ 2° A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Titulo II
Da Navegação Mercante

Capitulo I
Da Navegação Maritima

Seção I
Dos Grupos e Categorias do Pessoal

Art. 28. O profissional empregado na navegação maritima pertence a um dos seguintes grupos:

I - 1° grupo - Maritimo - aquele que exerce atividade a bordo de embarcação mercante, excetuada a de pesca, empregada na navegação maritima; e

Comissão de Defesa Nacional
146
Fls.
52

II - 2° grupo - Pescador - aquele que exerce atividade a bordo de embarcação de pesca, empregada na navegação maritima.

Art. 29. A ASTA estabelecerá normas especificando as categorias, carreiras, habilitação e exames periódicos de saúde a que estarão sujeitos os profissionais empregados na navegação mercante maritima.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 2.

Seção II
Da Tripulação de Segurança

Art. 30. A ASTA estabelecerá normas para determinação da tripulação de segurança.

§ 1° A ASTA poderá, a qualquer momento, alterar a tripulação de segurança, caso sejam alteradas as condições operacionais da embarcação.

§2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 31. As vistorias são calssificadas em :

I - Inicial;
II - Periódica;
III - Especial.

§ 1° Vistoria Incial - é a realizada antes da embarcação ser posta em serviço, para verificação da compatibilidade de sua construção com os planos aprovados, devendo ser feita em seco e flutuando.

§ 2° Vistoria Periódica - é a realizada em prazos determinados, estabelecidos por Convenções Internacionais ou pela ASTA.

§ 3° Vistoria Especial - é a realizada na embarcação ou carga, em qualquer época, para fins especificos.

Art. 32. A ASTA estabelecerá as normas reguladoras e as embarcações, incluídas as afretadas ou arrendadas, que estarão sujeitas a vistorias.

§ 1° As plataformas fixas, que não possam ser rebocadas, consideradas obras sobre águas, também estão sujeitas a vistorias.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 33. Todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, estão sujeitas à vistoria especial sem aviso prévio, por determinação da ASTA ou Órgão Subordinado.

Capítulo II
Da Navegação Interior

Seção I
Dos Grupos e Categorias do Pessoal

Art. 34. O profissional empregado na navegação interior pertence a um dos seguintes grupos:

I - 1° grupo - Fluviário - profissional que exerce atividade a bordo de embarcação mercante, excetuada a de pesca, empregada na navegação interior; e

II - 2° grupo - Pescador Fluvial - profissional que exerce atividade a bordo de embarcação de pesca, empregada na navegação interior.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
122

Art. 35 A ASTA estabelecerá normas especificando as condições de ingresso e carreira a que estarão sujeitos os profissionais empregados na navegação interior.

§ 1° As normas a serem estabelecidas atenderão às peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção II
Da Tripulação de Segurança

Art. 36. A ASTA estabelecerá normas para determinação da tripulação de segurança das embarcações mercantes empregadas na navegação inferior obedecendo, no que couber, ao contido na Seção II, do Capitulo I, do Titulo II - Navegação Mercante, devendo observar aindas as peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

Parágrafo único - A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção III
Da Vistoria de Embarcações

Art. 37. A ASTA estabelecerá normas para vistorias das embarcações empregadas na navegação interior, que atenderão, no que couber, às regras contidas na Seção III, do Capítulo I, do Titulo II - Navegação Mercante, devendo observar ainda as peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Titulo III
Da Atividade de Esporte e Recreio

Capitulo I
Dos Grupos e Categorias do Pessoal

Art. 38. O pessoal que opera ou equipa as embarcações de esporte e recreio, sem remuneração constitui o grupo de Amadores.

Art. 39. A ASTA estabelecerá normas especificando as categorias do grupo de Amadores e os procedimentos para sua habilitação.

Parágrafo único. O documento de habilitação deve ser emitido com prazo de validade e sua revalidação obedecerá às normas a que se refere este artigo.

Art. 40. A embarcação de esporte e recreio poderá lotar profissionais, contratados para sua operação.

Art. 41. A ASTA poderá determinar a tripulação de segurança para embarcação de esporte e recreio, em função de seu porte e classe de navegação.

Art. 42. A infração das normas citadas nesta Seção sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1, 2 e 4.

Capitulo II
Da Vistoria de Embarcações

Art. 43. A ASTA estabelecerá normas para vistorias das embarcações de esporte e recreio que atenderão, no que couber, às regras contidas na Seção III, do Capitulo I, do Titulo II -

Comissão de Defesa Nac.
118
54

Da Navegação Mercante, devendo observar ainda se a embarcação se destina a recreio ou à prática de esporte de competição e as águas onde navegará.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Capitulo III
Das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Naúticas

Art. 44. As marinas, clubes e entidades desportivas naúticas deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 45. A ASTA poderá estabelecer normas especificando os deveres e as regras para salvaguarda da vida humana nas águas e para a segurança da navegação, que deverão ser observadas por essas organizações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Titulo IV
Da Polícia Naval

Capítulo I
Atividade e Competência

Art. 46. A ação da Policia Naval abrangerá as águas sob jurisdição nacional, o pessoal da Marinha Mercante e os armadores, as embarcações nacionais e as embarcações estrangeiras em águas sob jurisdição nacional, as empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques e as oficinas de reparo e construção naval, a extração de minerais e as obras sob, sobre e às margens das águas, no que se referir à defesa nacional, segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e a prevenção da poluição hídrica.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
123

§ 1º Considera-se como margem, para efeito desta Lei, as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar, ou de preamar de sizigia.

§ 2º A proteção à integridade física de quaisquer pessoas, contra o tráfego de embarcações, nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres, será de responsabilidade dos órgãos estaduais competentes.

Art. 47. A Policia Naval também fiscalizará o lançamento de detritos ou descargas de poluentes nas águas por embarcações, plataformas fixas e suas instalações de apoio.

Capitulo II
Da Entrada e Saída de Embarcações

Seção I
Da Navegação Marítima

Art. 48. A ASTA estabelecerá normas para controle de entrada e saída de embarcações nos portos nacionais.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 49. A embarcação estrangeira, quando da entrada em porto nacional, poderá ser visitada por representante de Órgão Subordinado, para verificação de suas condições operacionais, de sua documentação e da habilitação de quaisquer tripulantes.

§ 1º Caso os documentos e certificados exigidos estejam irregulares e as condições operacionais da embarcação se encontrem em situação precária, constituindo-se em ameaça de danos ao meio ambiente, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, a ASTA poderá determinar a permanência da embarcação no porto, para sanar a deficiência constatada ou

Comissão de Defesa Nacional

determinar a sua saida do porto ou das águas sob jurisdição nacional, desde que preservada a salvaguarda da vida humana nas águas.

§ 2° Caso seja determinada a permanência ou a saida do porto ou das águas sob jurisdição nacional, a ASTA deverá comunicar o fato à autoridade consular do pais de bandeira da embarcação.

Seção II
Da Navegação Interior

Art. 50. A ASTA estabelecerá normas de tráfego e permanência para as embarcações empregadas na navegação interior, nos portos nacionais, atracadouros, fundeadouros, rotas, canais e vias navegáveis, que atenderão às peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos e 3.

Art. 51. A embarcação estrangeira, quando da entrada em porto nacional, poderá ser visitada por representante de Órgão Subordinado, para verificação de sua documentação, habilitação de quaisquer tripulantes e de suas condições operacionais.

§ 1° Caso os documentos e certificados exigidos estejam irregulares e as condições operacionais da embarcação econtrem-se em situação precária, constituindo-se em ameaça de danos ao meio ambiente, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, a ASTA poderá determinar a permanência da embarcação no porto, para sanar a deficiência constatada, ou determinar a sua saida do porto ou das águas sob jurisdição nacional, desde que preservada a salvaguarda da vida humana nas águas.

§ 2° Caso seja determinada a permanência ou a saida do porto ou das águas sob jurisdição nacional, a ASTA deverá comunicar o fato à autoridade consular do pais de bandeira da embarcação.

§ 3° Caso a habilitação dos tripulantes não comprove o conhecimento prático do trecho a ser navegado, o prosseguimento da viagem ficará condicionado ao embarque de outro profissional habilitado.

Seção III
Da Atividade de Esporte e Recreio

Art. 52. As entradas e saidas de embarcação de esporte e recreio, realizando navegação marítima, de alto-mar ou costeira e navegação interior, deverão ser comunicadas aos Órgãos Subordinados.

§ 1° A ASTA estabelecerá normas especificando as condições, os documentos necessários e o responsável por essa comunicação.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Capítulo III
Da Navegação em Águas Restritas

Seção I
Das Normas Gerais

Art. 53. A ASTA estabelecerá normas para o tráfego e permanência das embarcações ao longo da costa, dos rios, nos lagos e lagoas, nos canais, nos portos, nas áreas de tráfego intenso e nas rotas especiais de navegação.

§ 1° As embarcações não poderão aproximar-se a menos de duzentos metros das margens. Esta distância poderá ser alterada, lavando-se em conta a linha de concentração de banhistas dentro d'água e as caracteristicas fisicas locais, sendo que para os rios, lagos e lagoas, as administrações estaduais ou municipais competentes, ouvida a ASTA, poderão estabelecer e

Comissão de Defesa Nacional
150
Fls
56

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
124

divulgar limitações diferentes. Deverá ser reservada área privativa para entrada e saida de embarcações em praias, conforme especificarem normas da ASTA.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 4.

Seção II
Do Serviço de Praticagem

Art. 54. Serviço de Praticagem é o conjunto de atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, realizadas por profissionais não-tripulantes, devidamente habilitados como Práticos, com o propósito de garantir a segurança da navegação, onde ocorram peculiaridades que dificultem a livre e segura movimentação das embarcações.

Art. 55. O Serviço de Praticagem consiste das seguintes atividades:

I - direção da Navegação de Praticagem ao longo dos rios, lagos lagoas, canais, portos e barras;

II - assessoramento ao camandante do navio nas manobras e serviços correlatos, fainas de fundear, amarrar e desamarrar das bóias, suspender, atracar, desatracar e mudar de fundeadouro ou cais, entrada e saida de dique, em portos, dentro das Zonas de Praticagem.

Parágrafo único. Serão consideradas, ainda, atividades, dos Serviços de Praticagem, outras relativas à segurança da navegação e que não estando enquadradas no presente artigo possam vir a ser determinadas como tal, pelo Órgão Subodinado, dentro da área de sua jurisdição.

Art. 56. Os Práticos e Praticantes de Prático, denominados profissionais não-tripulantes, constituirão categorias do 1° grupo do pessoal da navegação mercante e serão oriundos daquele grupo.

Art. 57. Compete à ASTA, considerando os interesses da Defesa Nacional, da Segurança da N avegação e Interesses Navais, criar, extinguir e determinar as Zonas em que a utilização dos Serviços de Praticagem é obrigatória, bem como as embarcações dispensadas desse Serviço.

Art. 58 A ASTA estabelecerá normas complementares para o acesso, a habilitação, a manutenção da qualificação e o serviço dos Práticos, fixará o número de práticos para cada Zona, bem como delimitará as Zonas onde a praticagem seja obrigatória e espeficará as embarcações dispensadas do Serviço de Praticagem.

§ 1° O preenchimento das vagas de Prático, que ocorrerem por quaisquer motivos nas Zonas de Praticagem, será feito mediante realização de exame para Praticante de Prático, por determinação da ASTA.

§ 2° O Número de Práticos para cada Zona será fixado de forma a atender as necessidades do tráfego aquaviário, sem sobrecarga permanente de trabalho, garantindo, por outro lado, que a frequência de prestação do serviço assegure a manutenção da qualificação técnica do Prático, sem risco de degradação do seu grau de adestramento.

§ 3° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator a penalidade do Grupo 1.

Art. 59. O serviço de praticagem deverá estar disponivel a todo e qualquer momento, sendo considerado atividade essencial.

§ 1ª Os Práticos não poderão recusar-se à prestação do serviço de praticagem, ainda que existam divergências sobre remuneração decorrente.

§ 2° Os Práticos, de preferência, exercerão a profissão reunidos em associação ou comissão, a fim de que seja assegurada a praticagem ininterruptamente a todos os navios, independente de tipo e porte bruto, que naveguem na Zona para a qual estão habilitados.

§ 3° Nas Zonas em que, por qualquer razão, não forem criadas associações, o Órgão Subordinado, por meio de Portaria, reunirá os Práticos em comissão, a fim de cumprir as disposições da presente Lei e normas complementares.

Comissão de Defesa Nacional
151
Saw

§ 4° A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 60 As atividades do Serviços de Praticagens serão executadas por Práticos, devidamente habilitados para a respectiva Zona de Praticagem, mediante acordo de prestação de Serviços de Praticagem realizado entre as Associações de Práticos ou Comissões e as empresas de navegação ou seus representantes, no qual serão discriminadas as diversas fainas de praticagem que poderão ser executadas e as condições para remuneração dos serviços a serem prestados.

Parágrafo único. Para o estabelecimento dessas fainas, deverão ser rigorosamente observadas as instruções da ASTA quanto a limites de Zona de Praticagem e pontos de recebimento de Práticos.

Art. 61. No caso da extinção dos Serviços de Praticagem de uma determinada Zona, os Práticos poderão ser aproveitados em outra Zona de Praticagem, a critério da ASTA, ficando para isso sujeitos a um estágio de adaptação e posterior exame prático.

Seção III
Da Sinalização e Obstáculos à Navegação

Art. 62. É proibida a instalação ou retirada dos sinais náuticos de auxílio à navegação ou de demarcações especiais, bem como a alteração de suas caracteristicas e posicionamento.

§1° É vedada a utilização dos sinais náuticos para qualquer fim que não seja o específico.

§2° A infração deste artigo ou de seu §1° sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 6.

Art. 63. Os danos causados aos sinais náuticos sjeitarão o infrator a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, além da penalidade do Grupo 1.

Art. 64. A execução de obra pública ou particular e a instalação de qualquer obstáculo à navegação, sob, sobre e às margens das águas sob a jurisdição nacional, depende de autorização da ASTA, que estabelecerá normas a respeito.

§ 1° A ASTA avaliará o projeto em função da localização, porte, formas e aspectos físicos da obra pretendida e suas implicações para a navegação.

§2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1,5 e 6.

Art. 65. A pesquisa e lavra de minerais nas águas navegáveis, sob jurisdição nacional, dependerão de prévia autorização da ASTA, que estabelecerá as normas de procedimentos para evitar riscos à navegação.

§1° A pesquisa ou lavra de minerais não poderá inviabilizar a navegação praticada por embarcações mercantes, de Estado ou de guerra

§2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Titulo V
Das Penalidades

Capitulo I
Do Processo

Art. 66. Constitui infração o não-cumprimento das normas estabelecidas nesta Lei ou das decorrentes emitidas pela ASTA ou Órgãos Subordinados

Art. 67. Constatada a infração, será lavrado, pelo Órgão Subordinado, o Auto de Infração, devendo a pena pertinente ser por ele aplicada.

Parágrafo único. A infração cometida e a pena estabelecida deverão ser comunicadas ao infrator.

Comissão de Defesa Nacional
152
Ponto
58

Art. 68. Da pena imposta caberá, em primeira instância, recurso ao Órgão Subordinado que a impôs e, em segunda instância, à ASTA.

§1° O prazo para o recurso é de trinta dias a contar do conhecimento da pena ou do indeferimento do recurso.

§ 2° A autoridade recorrida terá o prazo de trinta dias, a contar do recebimento do pedido, para julgamento do recurso interposto.

§ 3° Os prazos estabelecidos neste artigo poderão ser prorrogados por igual período, a critério da ASTA.

§ 4° O Ministro da Marinha é a instância final, na esfera administrativa, para julgamento de recurso.

Art. 69. Estabelecida a multa, o infrator terá um prazo de quinze dias, a contar da data em que tomar conhecimento, para pagamento do valor estipulado.

Parágrafo único. O recurso em segunda instância exige o depósito prévio da multa imposta.

Art. 70. Respondem solidária ou isoladamente pelas infrações a esta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador, o afretador, o agente de navegação ou quem legalmente os represente;
II - o proprietário ou construtor da obra;
III- a pessoa fisica ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais; e
IV - seu autor material.

Art. 71. A embarcação apreendida será recolhida à área determinada ou depósito dos Órgãos Subordinados.

§ 1° O Órgão Subordinado poderá designar responsável para guarda da embarcação apreendida, que poderá ser seu proprietário, amador, agente de navegação ou outros com interesse na embarcação.

§ 2° O proprietário da embarcação terá um prazo de trinta dias, a contar da data da apreensão, para regularização de sua situação, findo o qual ela poderá ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 72. As despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida serão custeadas pelo seu proprietário, armador ou outro responsável, que responderão nesta ordem, perante a ASTA ou Órgão Subordinado.

Capítulo II
Das Penas

Art. 73. As infrações são passiveis das seguintes penalidades:

I - Grupo 1 - multa;
II - Grupo 2 - suspensão ou cancelamento do documento de habilitação;
III - Grupo 3 - retirada de tráfego ou impedimento de saida;
IV - Grupo 4 - apreensão da embarcação;
V - Grupo 5 - embargo ou paralisação de atividade; e
VI - Grupo 6 - demolição de obra.

Parágrafo único. Os valores para multa deverão ser estabelecidos pela ASTA no mês de janeiro e revistos em julho, anualmente.

Art. 74. São fatores agravantes: reincidência na mesma falta no período de um ano; emprego de embarcação na prática de ato ilicito, embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica; envolvimento de embarcação destinada a transporte de passageiros.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
125

Comissão de Defesa
153
Pauo

§ 1° Existindo agravante, a multa poderá ser aumentada em até cem por cento de seu valor.

§ 2° A reincidência, no periodo de um ano, na condução de embarcação em estado de embriaguez ou sob efeito de outra substânicia entorpecente ou tóxica, sujeita o profissional a julgamento no foro estabelecido por lei e o amador ao cancelamento do documento de habilitação, a critério do Órgão Subordinado.

Art. 75. A pena de cancelamento do documento de habilitação para profisionais somente poderá ser aplicada após decisão do Tribunal Maritimo que a determine.

Art. 76. A pena de demolição de obra ou paralisação de atividade minerária somente será aplicada pela ASTA.

Parágrafo único. A demolição de obra será realizada pelo seu responsável, o qual sujeitar-se-á, ainda, à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação. Caso não o faça, a ASTA o fará por seus próprios meios ou contratação de terceiros, às custas do infrator, e proporá ao Ministério Público a ação judicial correspondente para o ressarcimento dos custos de despesas.

Art. 77. A pena de multa não se executará quando incidir sobre os recursos indispensáveis à manutenção do infrator e sua familia.

Titulo VI
Das Disposições Finais

Art. 78. Os atuais profissionais integrantes do 4° Grupo - Regionais, serão gradualmente habilitados, de modo a integrarem os Grupos de Maritimo ou de Fluviário, conforme a navegação praticada.

Parágrafo único. Os Estivadores e Mergulhadores não constituirão grupos para os efeitos desta Lei.

Art. 79. A ASTA designará Comissão Técnica para atendimento das seguintes finalidades:

I - proposição e atualização de normas
II - acompanhamento ou realização de testes em equipamentos, e inspeções técnicas;
III - realização de pericias para constatação de causas de avarias; e
IV - outras julgadas pertinentes.

Parágrafo único . A ASTA poderá designar especialista não-pertencente ao seu quadro de pessoal, ou entidade especializada, para compor a Comissão Técnica, a fim de tratar de assunto especifico, por tempo determinado.

Art. 80. A ASTA estabelecerá os valores a serem pagos pelos diversos serviços e despesas decorrentes, que ela ou seus órgãos subordinados prestarem, tais como: vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, pericias, emissão de certificados e outros.

Parágrafo único. A indenização prevista neste artigo deverá ser paga no ato da solicitação do serviço.

Art. 81. Qualquer outro recurso, que não seja decorrente de aplicação de pena, obdecerá, para sua tramitação, ao previsto no artigo 64.

Art. 82. Os acidentes e fatos de navegação, definidos em lei especifica, ai incluidos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela ASTA ou Órgãos Subordinados, para posterior julgamento no Tribunal Maritimo.

§ 1° Toda pessoa juridica ou fisica penalmente capaz, envolvida, por qualquer forma ou motivo, em acidente ou fato da navegação, está jurisdicionada ao Tribunal Maritimo.

§ 2° É vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Maritimo, sempre que uma infração for constatada após instauração de inquérito

Comissão de Defesa Nacional
154
60

administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com excessão daquelas decorrentes da poluição das águas.

Art. 83 . A ASTA estabelecerá as normas para o cerimonial a ser obdecido a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 84 . A ASTA estabelecerá normas para o uso de uniformes a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Parágrado único . A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 85. Os valores arrecadados com a aplicação de multas serão empregados nas atividades de fiscalização exercidas pela Policia Naval.

Art. 86. A ASTA terá um prazo de 180 dias após a publicação desta Lei para emissão das normas decorrentes.

Art. 87 . O art. 3° da Lei n° 7.652, de 3 de fevereiro de 1988, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3° As embarcações brasileiras, exceto as de Guerra e as demais de Estado, estão obrigadas ao Registro de Propriedade no Tribunal Maritimo, quando tiverem arqueação bruta (AB) igual ou superior a vinte, se empregadas na navegação marítima, ou arqueação bruta (AB) igual ou superior a cinquenta, se empregadas na navegação interior."

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
126

Art. 88 . Esta Lei entrará em vigor 180 dias após a data de sua publicação.

Art. 89. Revogam-se o Decreto-Lei n° 2.161, de 30 de abril de 1940; os parágrafos 1° e 2° do artigo 3°, artigos 5° e do 12 ao 23 do Decreto-Lei n° 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-Lei n° 3.346, de 12 de junho de 1941; a Lei n° 5.838, de 5 de dezembro de 1972; o Decreto-Lei n° 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto- Lei n° 4.557, de 10 de agosto de 1942; o Decreto n° 87.648, de 24 de setembro de 1982; o Decreto n ° 97.026, de 1° de novembro de 1988; o Decreto n° 511, de 27 de abril de 1992; e o Decreto n° 87.891, de 3 de dezembro de 1982.

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995.

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4.259-B, DE 1993

(DO PODER EXECUTIVO)

MENSAGEM Nº 743/93

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; DE DEFESA NACIONAL; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias:
- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- emendas oferecidas pelo relator (11)
- parecer da Comissão
- emendas adotadas pela Comissão (11)
- texto final

III - Na Comissão de Defesa Nacional:
- termo de recebimento de emendas
- 1º parecer do relator
- 1º substitutivo oferecido pelo relator
- emendas apresentadas ao substitutivo (5)
- termo de recebimento de emendas ao substitutivo
- 2º parecer do relator
- 2º substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão
- substitutivo adotado pela Comissão (texto final)

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259/93

Nos termos do art. 119, **caput**, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 12.05.95, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 22 de maio de 1995

TÉRCIO MENDONÇA VILAR
Secretário

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4259, DE 1993
(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

Autor: Poder Executivo
Relator: Deputado Maurício Campos.

I. RELATÓRIO

O Deputado José Thomáz Nonô aborda o problema em toda sua extensão e profundidade, revelando a dedicação e a seriedade com que o ilustre colega se debruçou sobre o assunto.

Concordando integralmente com termos do Relatório e do Substitutivo do nobre Deputado transcrevo na íntegra, submetendo-o ao Plenário desta Comissão.

"O projeto vem do Poder Executivo para definir, claramente, as adequadas posturas para que se tenha segurança no transporte aquaviário.

Não é de hoje que ao Ministério da Marinha o país tem incumbido de tratar, obviamente, das questões que dizem respeito ao mar e à sua segurança.

Assim, é lógico que tenha sido, dentre os órgãos do Poder Executivo, o Ministério da Marinha aquele que está, naturalmente, na liderança do processo de redação original deste projeto de lei, encaminhado ao Congresso em 1993 e ora sob exame desta Comissão. É o Ministério da Marinha, em verdade, que administra a segurança nas águas, além de orientar e fiscalizar as atividades do pessoal embarcado, seja ele tripulante ou não tripulante mas que opera a bordo, com o navio ao largo ou em movimento, como é o caso dos práticos. Os estivadores e mergulhadores, conquanto operem a bordo,

Normalmente não o fazem com o navio em movimento (quando ele pode provocar um acidente: segurança!) e, assim, estarão fora do escopo deste projeto de lei.

O Projeto 4259, de 1993, é abrangente, de modo a abarcar toda a navegação, seja ela de alto-mar, costeira, abrigada, interior, maritima, fluvial ou lacustre; seja ela de recreio ou comércio, de longo curso ou de cabotagem ou interior.

O projeto cria uma autoridade suprema, específica para a segurança do tráfego aquaviário, qual seja a ASTA, a ser designada pelo Ministro da Marinha.

Há uma proposta de novo conceito para a idéia da lotação da embarcação, de modo a abarcar todas as pessoas a bordo, o que o antigo Regulamento para o Tráfego Marítimo (RTM) não fazia. Foi criado, ainda, o conceito de tripulação de segurança, que substituirá o atual "cartão de lotação".

No projeto, as embarcações passaram a ser classificadas quanto à sua finalidade e, a navegação feita por elas, quanto às águas onde seja realizada. São mantidas as classificações clássicas de embarcações mercantes, de Estado, de guerra, de esporte e recreio, e especiais. A navegação é entendida como marítima ou interior, sendo considerada interior apenas aquela realizada em rios, lagos, lagoas, e canais. A navegação marítima é apresentada como de longo curso e cabotagem, as divisões tradicionais da atividade comercial. A navegação interior foi dividida em navegação de percurso nacional e percurso internacional.

A concepção da navegação por partes permitiu ao projeto contemplar com normas especiais cada segmento da atividade, podendo-se, em face disso, dar cor própria para cada situação peculiar, mas perdendo-se, por outro lado, uma eventual capacidade de integração das diversas atividades que acontecem a bordo, esteja a embarcação no mar, longe ou perto da costa, ou nos rios e lagos da navegação interior. Esta, a navegação interior, teve elevado seu *status* dentro da legislação, correspondendo agora ao seu valor estratégico para o desenvolvimento do país. Boa parte da legislação atinente à navegação de longo curso, por outro lado, foi deixada ao sabor das regulamentações internacionais, uma vez que os navios de alto mar e longo curso devem estar conformes as regras internacionalmente aceitas para a navegação.

A ação da Policia Naval foi bem explicitada e restringida, apenas, à fiscalização do cumprimento das posturas trazidas por este projeto de lei e suas normas decorrentes, incluindo-se aí as obrigações internacionais do Brasil no mar.

O projeto define as responsabilidades das autoridades estaduais e municipais quanto à proteção aos cidadãos em atividade de recreio, junto às praias.

Nos aspectos atinentes a obras na orla, fica claro que a Policia Naval fiscalizará, apenas, aquelas que possam vir a interferir ou gerar obstáculos à navegação. A mineração submarina, no que possa vir a interferir com a navegação, será objeto, também, da fiscalização da Policia Naval.

São previstas penas aos infratores da legislação proposta, de modo a desestimular o seu descumprimento. O valor da multas reverte para a atividade de fiscalização da Policia Naval.

Quanto às tripulações, suas diversas categorias e o pessoal que interfere, de um modo ou outro com o trabalho marítimo, embora a atuação da ASTA restrinja-se, apenas, aos aspectos técnicos da atividade, visando a segurança da navegação, é apresentado um conjunto de normas para regular, ao nivel de lei, como fazia o RTM ao nivel de Decreto, a vida dos tripulantes e do pessoal que trabalha a bordo, no que isso interfira com a segurança aquaviária, de modo direto ou como efeito lateral de eventual má operação da embarcação, seja devido a qualquer fator, como o baixo número de tripulantes ou tripulantes de competência duvidosa ou formação deficiente. O projeto também trata da questão da praticagem e do virtual monopólio existente, reformulando as regras atuais. Os práticos, que operam a bordo com o navio em movimento, são definidos como não-tripulantes.

Na regulamentação do presente projeto de lei, terá a ASTA plenas condições de, através posturas próprias, tratar de outros sub-temas variados, mas ligados à atividade aquática, como o dia-a-dia dos tripulantes, vistorias, clubes náuticos e marinas, construção de embarcações, borda livre, arqueação, etc.

II. VOTO DO RELATOR

A elaboração do presente projeto de lei, na verdade, antecede o ano de 1993 e foi objeto de longos estudos na Marinha desde 1991.

Ainda assim, depois de sua elaboração e apresentação ao Congresso, muita análise ele já deve ter sofrido dos setores técnicos nacionais ligados ao tema, bem

como dos vários setores outros nele interessados. Na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, o presente Projeto de Lei sofreu várias emendas que, neste Relatório, serão também examinadas.

A proposição global do Executivo vem preencher lacuna, em nível de LEI, para um tema tão importante, quanto seja o da segurança aquaviária. Como sabemos todos, na tradição brasileira, fica essa responsabilidade com a segurança alocada ao Ministério da Marinha, enquanto a condução política dos assuntos aquaviários fica com o Ministério dos Transportes, com nuances de eventuais superposições.

Há detalhes de um setor que tocam no outro, como seria razoável esperar. Neste projeto, estes cuidados são delimitados de forma correta, embora não se possa negar que questões comuns estejam presentes naturalmente, como é o caso da otimização do binômio operação segura versus custo operacional dos navios nos atracadouros, além da própria vida do pessoal a bordo.

O tema "Segurança da Navegação" é atualmente contemplado, dentro do leque de dispositivos legais, pelo Regulamento do Tráfego Marítimo, o RTM, outorgado pelo Decreto nº 87.648, de 24 de setembro de 1982, bem como pelo Decreto nº 511, de 27 de abril de 1992, última alteração do RTM. Estes decretos serão, evidentemente, revogados pelas atuais normas propostas, se transformadas estas em Lei, como o será, também, o Decreto nº 97.026, de 1º de novembro de 1988 que, desde aquela época (1988), mantém a praticagem como um monopólio privado de um pequeno grupo de privilegiados.

Além do já mencionado, há aspectos outros, no presente Projeto de Lei, que merecem ser aperfeiçoados por este Relator, sem embargo que, na Comissão, o PL não tivesse recebido emendas nos prazos regimentais.

Na verdade, no período de tempo que decorreu entre a apresentação do projeto e a atualidade, muita coisa evoluiu no tocante às resoluções internacionais que o Brasil adota e, mesmo, no que se refere às proposições trazidas pelo projeto em seu texto original. Há necessidade de fazer-se correções de rumos evidentes: é preciso eliminar diferenciações inadequadas de grupos e categorias como vem no projeto (eis que algumas situações chegam a ser bizarras, se deixado o projeto como está, como a de cozinheiros ou maquinistas que só poderiam operar em água salgada!). O fundamental é a habilitação e não onde navega a embarcação. Afinal, Marinha Mercante não deve ser entendida como uma carreira e, sim, como uma atividade onde podem trabalhar profissionais de várias qualificações, desde que devidamente habilitados pela autoridade responsável: a ASTA. Aliás, a compreensão atualizada do tema pelo próprio Ministério da Marinha, o que se

percebe pelo exame de suas últimas instruções para o setor, indica que, tecnicamente, não há porque distinguir quem opera em água doce ou salgada, devendo prevalecer, como já indicamos, as dificuldades técnicas da tarefa desempenhada para definir a competência ou capacidade do profissional a bordo. Isto exige, evidentemente, o estabelecimento de níveis de habilitação, aplicáveis onde quer que navegue o barco.

Assim, com esse quadro global em mente, passa a ser nosso dever encaminhar as seguintes

SUGESTÕES DE APERFEIÇOAMENTO:

Logo no Art. 1°, falta esclarecer que a lei se aplica, também, aos profissionais não-tripulantes mas que exercem suas atividades profissionais a bordo das embarcações, com elas em movimento, como é o caso dos práticos, definidos adiante como não-tripulantes e sujeitados às normas desta lei. Assim, é necessário acrescentar este aspecto ao final do inciso I do art. 1°. Igualmente, este aspecto precisa estar no § 1° deste artigo. Desse modo, se requerem as seguintes emendas do relator.

EMENDA Nº 1

No Art. 1°, inciso I, acrescente-se após a palavra "embarcações", a seguinte expressão: "e os profissionais não-tripulantes que exercem atividade a bordo com o navio em movimento;

EMENDA Nº 2

No Art. 1°, § 1°, acrescente-se após a expressão "e amadores," e antes da expressão "ainda que fora", a seguinte expressão: "bem como os profissionais não-tripulantes a bordo,"

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

No Art. 3°, aparece um detalhe que requer óbvia globalização. Trata-se da desnecessária restrição imposta ao Ministro da Marinha, encarregando-o de designar alguém para ser a ASTA quando, pela relevância nacional da função a ser exercida por essa autoridade ASTA, o ideal é que ela seja, institucionalmente, o próprio Ministério da Marinha, ou seja, o Ministro da Marinha! É evidente que, ao se atribuir, na Lei, ao Ministério da Marinha o encargo de ser a ASTA, será assegurada a indispensável coordenação necessária entre os vários órgãos daquele Ministério. Isto implica em modificar o inciso III do Art. 3°. Ainda, se a ASTA passa a ser o Ministério da Marinha, é obvio que

será exercida supervisão funcional, além da supervisão geral. Neste caso, a expressão "funcional", no inciso IV do Art. 3°, diminui a amplitude de supervisão possível. Desse modo exposto, se requer as seguintes emendas do Relator.

EMENDA Nº 3

Modifique-se o inciso III do Art. 3°, como indicado:

Art.3° ...

...

III - Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA - autoridade exercida pelo Ministério da Marinha, que designará responsáveis pelo controle de implementação desta Lei e pelo estabelecimento das normas decorrentes;

EMENDA Nº 4

Modifique-se o inciso IV do Art. 3°, como indicado:

Art.3° ...

...

IV - Órgão Subordinado - órgão com autonomia limitada que, sob a supervisão da ASTA, participa do controle de execução desta lei

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Ainda no Art. 3°, já no inciso XVII, é necessário elucidar bem a definição de "vistoria", incomum para os não-técnicos, incluindo a expressão "técnico-administrativa". A definição original é coerente com o Regulamento para o Tráfego Maritimo (RTM), no seu Art. 183; todavia o RTM será revogado com a aprovação deste projeto de lei. Desse modo, se requer a seguinte emenda do Relator.

EMENDA Nº 5

Modifique-se o inciso XVII do Art. 3°, para incluir a expressão "técnico-administrativa", em substituição à expressão "administrativa", como indicado:

Art.3° ...

...

XVII - Vistoria - atividade técnico-administrativa pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais

pertinentes, referentes às condições de segurança, eficiência e conforto das embarcações, plataformas fixas e móveis;

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

A divisão e subdivisões propostas no art. 6° estão dando margem a entendimento confuso, eis que, por exemplo, a navegação pode ser costeira e de longo curso, ou de alto mar e de cabotagem. Assim, para melhor sistematizar o texto do Projeto, proponho a seguinte Emenda n° 4, do Relator:

EMENDA N° 6

Dê-se ao Art. 6° e seus parágrafos a seguinte redação:

Art. 6° - Para os efeitos desta Lei, a navegação é dividida em:

I - de Alto-mar - quando realizada em águas marítimas, fora dos limites de visibilidade da costa;

II - Costeira - quando realizada em águas marítimas, ao longo do litoral, dentro dos limites de visibilidade da costa;

III - Interior - quando realizada nas baías e demais águas marítimas consideradas abrigadas pela ASTA, nos rios, lagos, lagoas e canais.

§ 1° - As embarcações mercantes, excetuadas as de pesca, são classificadas em função do percurso de suas derrotas, como aseguir indicado:

a) Longo-curso - quando navegam predominantemente em alto mar, entre portos nacionais e estrangeiros;

b) Cabotagem - quando navegam predominantemente ao longo da costa atlântica da América do Sul, entre portos nacionais ou entre portos nacionais e estrangeiros;

c) Interior de percurso nacional - quando navegam exclusivamente em trechos sob jurisdição nacional de baías, rios, lagos, lagoas e canais;

d) Interior de percurso internacional - quando navegam em águas interiores que façam fronteira com outro pais ou entre portos nacionais e estrangeiros localizados em vias navegáveis interiores.

§ 2° - Os limites da navegação interior serão definidos pela ASTA.

§ 3° - A ASTA poderá estabelecer requisitos adicionais para a navegação, de mar aberto ou interior, quando realizada entre portos nacionais e estrangeiros, com vistas a atender exigências internacionais acatadas pelo Brasil.

§ 4° - As embarcações de apoio marítimo à prospecção e exploração de petróleo no leito submarino são abarcadas pela classificação da letra b) do § 1° deste artigo.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Ainda, no artigo 10, não está claro que é possivel, segundo as exigências logístico-operacionais correntes, o embarque ou desembarque de tripulante, sem que isso caracterize rompimento de contrato de trabalho. Este detalhe está deslocado, como parágrafo do Art. 12. O adequado é esta postura estar no Art. 10, o qual trata das atribuições dos tripulantes. Assim, é requerida a seguinte emenda do Relator:

EMENDA Nº 7

Suprima-se o parágrafo único ao art. 12 e acrescente-se um parágrafo único ao art. 10, de igual teor daquele, nos seguintes termos:

Parágrafo único - O embarque e desembarque do tripulante são decorrências do contrato de trabalho, não implicando o desembarque, necessariamente, na rescisão do contrato.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Adiante, no Art. 11, é necessário compatibilizá-lo com as alterações propostas pela Emenda nº 6, que integra a questão técnica da navegação de modo global. O ensino profissional lá mencionado é conhecido, tradicionalmente, como ensino profissional marítimo (EPM). Assim, temos:

EMENDA Nº 8

Suprima-se, no Art. 11, a expressão "para navegação marítima e interior" e acrescente-se, após "profissional", a palavra "marítimo".

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Há uma discriminação total, na proposta do PL, entre os tripulantes de navegação marítima e interior. Ora, isto poderá cercear o aproveitamento, mediante, certas adaptações e regras a serem estabelecidas pela própria ASTA, de uns e outros. Desse modo, devemos acabar com a discriminação, deixando à ASTA a atribuição de regular o assunto, inclusive usando o que hoje já é feito pelo Ministério da Marinha ao orientar o ensino profissional marítimo. Assim, temos, mais simples e conciso, o texto da seguinte Emenda do Relator:

EMENDA Nº 9

Dê-se nova redação ao Art. 12, como abaixo se indica:

Art. 12 - A ASTA estabelecerá normas para a evolução profissional dos tripulantes.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

No parágrafo único do Art. 13, onde está constando a idéia da carreira de profissionais não-tripulantes, este conceito precisa ser mudado, por coerência com as emendas anteriores, trazendo à lei o tema da habilitação. A expressão "profissionais não-tripulantes" poderia abranger, como exemplo esdrúxulo, músicos, cantores, guias turísticos e camareiras, nos navios de passageiros, aos quais não será adequado à ASTA exercer controle de habilitação, interessando, apenas, que eles tenham os conhecimentos comuns de segurança a bordo, como o de arriar o bote de salvamento ou ação participativa em caso de incêndio, por exemplo. Assim, para ajustar o texto ao conceito desejado da prevalência da idéia da habilitação, se requer a seguinte emenda do Relator.

EMENDA Nº 10

Modifique-se o parágrafo único do Art. 13, como abaixo indicado:

Art. 13. ..

Parágrafo único. A ASTA estabelecerá requisitos mínimos de habilitação para os profissionais não tripulantes cujas atividades se relacionem com a segurança da navegação.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Adiante, no Art. 16, aflora o tema da fiscalização dos documentos para a construção, trazendo especificidades próprias de uma regulamentação, como o reportar-se a valores especificos de arqueação bruta no texto da Lei. Melhor será se deixado isso para a ASTA especificar conforme cada circunstância. Aliás, a evolução tecnológica poderá, no futuro, exigir ou dispensar detalhes que hoje não se pode antever. Desse modo, temos a Emenda seguinte, do Relator, mais simples:

EMENDA Nº 11

Modifique-se o § 1° do art. 16, como indicado:

§ 1° - A ASTA estabelecerá normas especificando os documentos necessários à obtenção da licença para a construção e poderá dispensar essas exigências, em todo ou em parte, em função do porte da embarcação, do ambiente onde for navegar e do serviço em que será empregada.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Adiante, ressalta um detalhe de redação: é que os artigos 28 e seguintes tratam do pessoal mais profundamente que da navegação marítima. Assim, como detalhe, se requer alterar seu título, como indicado:

EMENDA Nº 12

Altere-se o Título II, Capitulo I, de "Da Navegação Marítima", para "Do Pessoal Empregado na Navegação Mercante".

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

A Seção I do Capitulo I do Título II trata do pessoal e de suas habilitações. No Art. 28, o Projeto de Lei separa os profissionais em apenas dois grupos de atividade, os marítimos e pescadores, deixando de lado aqui outras categorias de profissionais, como, por exemplo, os fluviários, que vão ser tratados mais adiante. A

não-discriminação e abrangência requeridas apontam para a necessidade de ter-se o grupo genérico dos "aquaviários". No Art. 29, o projeto trata, especificamente, da habilitação, tema que, tradicionalmente vem sendo conduzido no país pelo Ministério da Marinha, que exercerá as atribuições futuras da ASTA. Para sermos coerentes com a não discriminação já indicada pela Emenda nº 6 será preciso reformular esta Seção, como se indica pela seguinte Emenda do Relator:

EMENDA Nº 13

Suprima-se o Art. 29, renumerando-se os demais, e dê-se nova redação ao Art. 28, como se indica:

Art 28 - Os profissionais empregados na navegação mercante, são denominados aquaviários e terão habilitação certificada pela ASTA, que especificará os cargos e funções que podem ser desempenhados de acordo com cada nível de habilitação.

§ 1° - A habilitação dos pescadores, no âmbito desta lei, objetiva, apenas, seu desempenho como tripulantes das embarcações.

§ 2° - A ASTA observará, quando do estabelecimento dos requisitos de habilitação e no que couber, os atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hídrica.

§ 3° - Somente os aquaviários poderão ser habilitados como práticos, conforme especificado em normas estabelecidas pela ASTA.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Também na Seção I, por razões homólogas às apresentadas na Emenda nº 9, se requer alterar, como indicado:

EMENDA Nº 14

Altere-se o Título II, Capítulo I, SEÇÃO I de "Dos Grupos e Categorias do Pessoal", para "Da Habilitação"

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Na concepção ora adotada, de não discriminar ninguém, seja marítimo ou fluviário, descabe manter-se na lei os artigos que tratam, especificamente de "fluviários", uma vez que este detalhe poderá ser deixado à discrição da ASTA, na regulamentação da matéria, onde os aproveitamentos interpartes, marítimos e fluviários, poderão ser otimizados. Assim, se requer a supressão da citada seção, nos termos indicados pela Emenda do Relator seguinte.

EMENDA Nº 15

Suprima-se todo o Capítulo II do Título II, especificamente os Art. 34, 35, 36 e 37, inclusive seus incisos e parágrafos, remunerando-se os demais Art. do projeto de lei.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

No Titulo III, que trata da atividade de esporte e recreio, o Capitulo I, em verdade, cuida mesmo é do pessoal amador. Assim, é requerida a seguinte emenda do relator.

EMENDA Nº 16

Altere-se o Titulo III, Capitulo I de "Dos Grupos e Categorias do Pessoal", para "Do Pessoal Amador"

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Por coerência com a supressão indicada pela emenda nº 13, se requer nova redação para o Art 43, como se propõe na seguinte emenda do Relator.

EMENDA Nº 17

Modifique-se a redação do art. 43, como indicado:

Art 43 - A ASTA estabelecerá as normas para as vistorias das embarcações de esporte e recreio, as quais deverão considerar o tipo de navegação e as características da atividade esportiva na qual serão empregadas.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Por coerência com a proposta da emenda nº 9 e seguintes, onde não se privilegia nem se discrimina navegação marítima, requer-se a seguinte emenda do Relator.

EMENDA Nº 18

Altere-se o Título IV, Capítulo II, Seção I de "Da Navegação Marítima", para "Da Navegação Mercante"

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Coerência com a não discriminação leva-nos a propor a simples retirada da titulação da Seção II, do Capítulo II, do título IV, que fala em "Navegação Interior", conforme indicado pela seguinte emenda do Relator.

EMENDA Nº 19

Cancele-se, simplesmente, todo o texto do Título IV, Capítulo II, Seção II, sem que isso interfira com os artigos 50 e 51, renumerando-se a Seção III, adiante, para Seção II.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Ao tratar da navegação interior, o projeto traz detalhamentos que poderão, no futuro, obstar a própria ASTA na administração de problemas com embarcações estrangeiras. O ideal é ficar todo o quadro suportado de forma concisa pela lei, deixando-se liberdade ao Executivo e à Administração Pública para agir no interesse nacional. Todavia, é preciso ficar claro como a ASTA tratará os casos de habilitação insuficiente de tripulantes estrangeiros em águas interiores brasileiras para a praticagem nessas águas. Assim, manter-se-ia o atual art. 50 e, apenas, a idéia-chave trazida no bojo do atual § 3º do Art. 51. Estes aspectos nos levam a propor a seguinte emenda do Relator.

EMENDA Nº 20

Suprima-se o atual Art. 51, renumerando-se os demais, e acrescente-se um § 1º ao Art. 50, renumerando-se o atual parágrafo único como 2º, como indicado:

Art. 50. .....

§ 1° - Caso uma embarcação vá navegar em águas interiores brasileiras e a certificação dos tripulantes não comprovar habilitação para navegação prática no trecho a ser navegado, o prosseguimento da singradura ficará condicionado ao embarque de pessoal habilitado.

§ 2° - a infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 3.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Por coerência com a não-discriminação, o Art. 52 precisa ser ajustado para ser suprimida dele a expressão "navegação marítima". Assim, se requer a seguinte emenda do Relator:

EMENDA Nº 21

Substitua-se, no caput do atual art. 52, a expressão "navegação marítima, de alto-mar ou costeira e navegação interior" por "navegação de alto-mar, costeira ou interior".

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

O texto atual do parágrafo único do Art. 53 vem com uma rigidez excessiva, ao definir duzentos metros como limite. Condições locais poderão exigir alteração deste valor. Além disso, este parágrafo, ao procurar dar meios à ASTA para definir outros detalhes locais, acaba limitando sua atuação sobre outros aspectos que possam ser necessários, em razão de peculiaridades regionais ou locais. Assim se requer a seguinte emenda do Relator:

EMENDA Nº 22

Modifique-se o § 1° do atual Art. 53, para o seguinte § 1°, acrescentando-se um § 2°, e renumerando o atual § 2° para 3°, como se indica:

Art. 53. .....

§ 1° - A ASTA estabelecerá as limitações à navegação nas áreas usadas por banhistas ou utilizadas por outras atividades que possam ser postas em risco pelas embarcações, considerando-se, em princípio, a distância de duzentos metros das

margens, onde tais situações ocorram, como faixa da segurança a partir da qual poderá ser liberada a navegação.

§ 2° - No estabelecimento das limitações indicadas no parágrafo anterior, deverão ser observados e considerados os códigos e posturas municipais ou estaduais existentes e aplicáveis à cada localidade.

§ 3° - A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 4.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

O atual Art. 55, privilegia, nos moldes que estamos reprimindo neste parecer, um grupo especial de profissionais, definindo que os práticos, inclusive os fluviais, deveriam ser oriundos de grupo especial. Por coerência com o tratamento que estamos dando à questão, não se admite a discriminação e o privilégio, daí, se requer a seguinte emenda do Relator que contempla ainda, em um parágrafo único, a devida fiscalização da praticagem e a correta habilitação dos práticos pela ASTA.

EMENDA Nº 23

Modifique-se o atual Art. 55, nos termos indicados, acrescentando-se, ainda um parágrafo único, como abaixo indicado:

Art. 55 - Os práticos, considerados profissionais não-tripulantes, serão, original e necessariamente, aquaviários e com nível de habilitação mínimo estabelecido pela ASTA para cada zona de praticagem.

Parágrafo único - Para o efetivo exercício da praticagem, requerer-se-á do prático que seja devidamente habilitado pela ASTA, para cada zona de praticagem.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

No § 1° do Art. 57, o projeto de lei vem forçando os práticos ao trabalho, independentemente de existir ou não divergências sobre suas remunerações. Ora, isto soa como trabalho obrigatório e, no limite, poderá até vir a ser interpretado como uma espécie de trabalho escravo (remuneração zero), numa posição, evidentemente, inconstitucional. Seria como cassar o direito de greve aos práticos. Ora, se a atividade é

essencial e a ASTA irá fiscalizar, a nível de Executivo, o cumprimento desta lei, então ela que se prepare para, num caso de necessidade pública e para evitar colapso nos portos, manobrar os navios em segurança. Desse modo, o referido § deve ser suprimido, o que requer a seguinte emenda do relator.

EMENDA Nº 24

Suprima-se o § 1° do atual Art. 57, passando o atual § 2° para Parágrafo único.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

No art. 64, para compatibilizá-lo coma idéia trazida pela emenda nº 1, onde o Ministério da Marinha poderá, por delegação interna a órgão subordinado exercer a ASTA, será coerente que os diversos níveis estejam presentes nos casos de recursos. Desse modo, se requer a seguinte emenda do Relator.

EMENDA Nº 25

Modifique-se o caput do Art. 64, como indicado:

Art. 64 - Da pena imposta caberá, em primeira instância, recurso ao Órgão Subordinado que a impos e, em seqüência, aos demais níveis na cadeia hierárquica.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

No Art. 74, já nas disposições finais, temos aparecendo a idéia do profissional regional, que perde sentido com a abordagem global que estamos dando a esta lei, deixando à ASTA a adaptação dos diversos casos e situações que possam existir, aproveitando-se uns e outros como eventuais tripulantes em um ambiente ou outro, dependendo das necessidades e adaptações possíveis. Além disso, é requerido um enquadramento pela ASTA, dentro dos níveis de habilitação possíveis, dos atuais profissionais, dispersos em várias categorias, nos termos da lei que se examina. Desse modo, requer-se a seguinte emenda do Relator.

EMENDA Nº 26

Modifique-se o Art. 74, nos termos abaixo indicados;

Art. 74 - Os profissionais dos atuais grupos e categorias serão enquadrados nos niveis de habilitação que a ASTA vier a estabelecer.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

No Art. 83, por coerência com o proposto pela emenda de nº 6, se requer o seguinte ajuste:

EMENDA Nº 27

Substitua-se, no Art. 83, a expressão " na navegação marítima" por "em mar aberto".

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Já ao final, no último Art. 85, é necessário complementar que, além dos dispositivos lá expostos e revogados, revogam-se, também, as demais disposições em contrário. Assim, se requer a seguinte emenda do Relator:

EMENDA Nº 28

Acrescente-se ao final do Art. 85, a seguinte expressão "e demais disposições em contrário"

Desse modo, examinamos até aqui, ponto por ponto, o projeto de lei nº 4259, de 1993, do Poder Executivo.

Passamos agora a examinar as emendas a este projeto de lei aprovadas pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias (CDCMAM).

EMENDAS DA COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

Aflora logo, da leitura do relatório e, depois, das emendas aprovadas na CDCMAM, que o enfoque lá dado foi mesmo o de preservar espaço de minorias, como é o caso dos práticos.

Passemos, então, ao exame sereno daquelas emendas.

Emenda nº 1 CDCMAM

Na verdade, o conceito que aparece aqui é o da não-discriminação.

Esta emenda está parcialmente acolhida pela emenda nº 13 deste Relator. Eis que a emenda nº 13 suprime todo o art. 29 e a emenda nº 1 CDCMAM suprime um parágrafo deste art. 29.

Emenda nº 2 CDCMAM

Pode-se dizer, se formos fiéis apenas aos resultados, que esta emenda é acolhida, pois todo o art. 35 é proposto ser suprimido pelo relator e a emenda propõe supressão de parte dele.

Na verdade, esta emenda está prejudicada pela proposta de completa supressão da parte especificativa de fluviários feita pela proposta do Relator.

Emenda nº 3 CDCMAM

Esta emenda da CDCMAM procura especificar e restringir a atividade de praticagem como privativa dos práticos, não-tripulantes. Em tese, pareceria correto isso. Todavia, a introdução desse detalhe traz um conflito imanente com o mantido Art. 57. É que a administração pública, vale dizer, a ASTA, não pode ser cerceada no seu dever de manter sempre disponível a praticagem. A essencialidade do serviço para a sociedade exige que, *in extremis*, seja ele feito pela própria ASTA, se os práticos se recusarem a fazê-lo por um motivo ou outro (greve, por exemplo). Assim, não é possível acolher esta emenda nº 3 da CDCMAM.

Emenda nº 4 CDCMAM

A clara definição, na lei, das atividades do serviço de praticagem é salutar.

Esta emenda traz, ainda, a questão da necessidade de se dar liberdade à ASTA para ajustar o elenco das atividades aos desenvolvimentos tecnológicos que venham a acontecer na navegação. O primeiro artigo da seção que trata da praticagem já fala naquelas atividades profissionais da praticagem, conforme proposto pela CDCMAM.

Desse modo, precisaremos adaptar o texto do atual artigo 54, como abaixo se indica, com a seguinte redação:

EMENDA Nº 29 (acolhe a Emenda nº 4 CDCMAM).

Acrescente-se ao final do art. 54, no seu **caput**, a expressão ", como a seguir indicado:" e insira-se neste artigo os seguintes incisos e parágrafo único.

I - direção da navegação de praticagem ao longo de rios, lagos, lagoas, canais, portos e barras;

II - assessoramento ao comandante do navio nas manobras e serviços correlatos, fainas de fundear, amarrar e desamarrar de bóias, suspender, atracar desatracar e mudar de fundeadouro ou cais, entrada e saída de dique, em portos, dentro das zonas de praticagem.

Parágrafo único - Serão consideradas, ainda, atividades de praticagem, outras relativas à segurança da navegação e que, não estando enquadradas no presente artigo, possam vir a ser determinadas como tal, pela ASTA ou pelos órgãos subordinados, na respectiva área de jurisdição.

Emenda nº 5 CDCMAM

Esta emenda fica prejudicada pela concepção adotada de não se definir grupos, para privilégio ou discriminação. Rejeitada.

Emenda nº 6 CDCMAM

Esta emenda vem trazer, de forma explícita, mais liberdade, para se somar à tradição do Ministério da Marinha cuidar disso, ou seja, para a ASTA definir ou criar, extinguir e determinar as zonas de praticagem. É uma contribuição da CDCMAM que deve ser aceita, aproximadamente nos termos propostos e logo após o artigo que abre a Seção II "Do Serviç de Praticagem", que é o atual Art. 54. Neste ponto, convém esclarecer que o atual Art. 56 já cobre uma parte do proposto pela CDCMAM. Da aceitação da proposta pela Emenda nº 6 CDCMAM, decorre a seguinte necessidade de nova redação (supressiva) para a atual Art. 56, como indicado, o que passa a ser mais uma emenda do relator. Adiante, a redação dada à Emenda nº 6 CDCMAM e a nova Emenda nº 30 do Relator.

Emenda nº 6 CDCMAM/Relator CDN

Acrescente-se ao Título IV, Capítulo III, Seção II, os seguintes novos artigo, numerado como 55 e parágrafo único, renumerando-se os demais artigos.

Art. 55 - Compete à ASTA, considerando os interesses navais e da defesa nacional, da segurança da navegação e da salvaguarda da vida humana no mar, criar, extinguir e determinar as zonas em que a utilização dos serviços de praticagem é obrigatória, bem como as embarcações dispensadas desse serviço.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades do Grupo 1.

EMENDA Nº 30

Suprima-se, no atual Art. 56, toda a expressão após a palavra "Práticos".

Emendas nº 7 CDCMAM, nº 8 CDCMAM e nº 9 CDCMAM

Estas emendas operam juntas e se conectam à questão do monopólio da praticagem para um pequeno grupo de pessoas. As examinaremos por partes, tratando, inicialmente, da emenda de nº 7 CDCMAM

Esta emenda, transparece como um claro esforço feito pelo reduzido grupo de práticos para manter os privilégios que detém hoje, especialmente quando ela procura, no proposto § 2º, assegurar uma situação corrente que privilegia os práticos dentre os demais trabalhadores da sociedade. Além disso, a emenda atribui uma alteração básica no sentido de que seja fixada o número de práticos para cada zona de praticagem. Este é o aspecto mais polêmico da situação atual dos caríssimos serviços de praticagem que os navios pagam no Brasil e é o aspecto que ensejou o monopólio abusivo existente. A proposição aprovada pela CDCMAM pretende manter a atual situação, em que os navios são submetido a constrangimentos sempre nocivos à contratação do serviços de alguns práticos, os quais colocam a associação para intermediar e negociar os preços.

Na verdade, esses serviços prestados por um pequeno número de profissionais, que se posicionam na legislação trabalhista como autônomos e sem vínculo empregatício, não possuem limitações de ganhos, custos a impor ou exigências, fazendo com que os acordos entre as associações de praticagem e os usuários de serviço, que é obrigatório, sejam, meramente imposições por parte daquelas, que submetem a navegação a custos escorchantes, contribuindo para a redução da competitividade de nossas exportações e encarecimento das importações, com a conseqüente sobrecarga da economia nacional.

A praticagem que, no passado, antes do advento do balizamento e da sinalização náutica com profuso uso de meios eletrônicos, era uma *expertise*, muitas vezes como segredos passados de pai para filho, hoje não é mais assim. É um serviço simples e capaz de ser exercido, sem grandes mistérios, por qualquer navegante que haja adentrado uma barra com bastante frequência e bom número de vezes.

A praticagem é um assessoramento eventual ao comandante do navio; no entanto, os ganhos individuais de um prático de porto organizado, de algum movimento, como Santos, Rio, Vitória, Itaqui (São Luís), dentre outros, superam em muitas vezes os de um Capitão-de-Longo-Curso, que conduz o navio nas longas travessias transoceânicas e paga o preço do isolamento e da longa solidão no mar e é, afinal, o responsável por tudo a bordo, inclusive pelo prático. Chegamos ao absurdo de aceitar, durante anos, essa situação de privilégios dos práticos sem qualquer contrapartida de sacrifício pessoal, nem de responsabilidade global. A bordo, no mar, a tradição é de que o comandante é sempre o responsável: o prático é mero assessor.

Portanto, não se justifica limitar o número de profissionais não-tripulantes práticos, pois os princípios da modernidade passam pela competitividade e maior oportunidade para um maior número de profissionais. Maior número de profissionais e desmonte do monopólio conduzirá, certamente, a menores preços para a praticagem e redução do custo operacional dos navios.

Passamos à **Emenda nº 8 CDCMAM.**

Esta emenda visa a forçar a presença da associação dos práticos na intermediação do serviço. Todavia, ao pretender que o prático, profissional autônomo, se filie à associação, fere o espírito do texto constitucional, especialmente o inciso XX do Art. 5º da Constituição Federal. Além disso, fere também o espírito do Art. 8º da CF ("ninguém será obrigado a filiar-se ou manter-se filiado a sindicato")

Além do mais, ao inserir, ou pretender inserir o órgão subordinado, vale dizer, a administração pública no processo (como vem no § 3°), cria a proposição atribuições desnecessárias, uma vez que as próprias agências de navegação ou os armadores podem, perfeitamente, tratar de seus respectivos interesses quando contratarem a praticagem com os práticos, não necessariamente com uma associação.

Passamos à **Emenda n° 9 CDCMAM.**

Esta emenda pretende estabelecer vínculo de relacionamento entre as empresas armadoras (ou seus agentes) e as associações de práticos, institucionalizando-as como o único canal para se contratar o serviço. Mais uma vez, nota-se a tentativa de forçar a intermediação obrigatória das associações de práticos, o que pode criar, e tem criado, verdadeiros absurdos como, por exemplo, na praticagem da barra norte do rio Amazonas: os práticos são acionados pela associação de Belém e vão de avião até Macapá, para irem até a posição de espera, em frente ao litoral da Fazendinha, entre Santana e Macapá. Evidentemente as despesas da passagem aérea são incluídas na nota a ser paga pelos navios...

Pelas razões expostas, são rejeitadas as emendas de n° 7, 8 e 9 da CDCMAM.

Emenda n° 10 CDCMAM

Esta proposta já está contemplada dentro da idéia geral da habilitação. Todavia, é bom esclarecer que poderá haver, desde que a critério da ASTA, a possibilidade de intercambialidade, uma vez que, com as novas tecnologias, é simples aprender a praticagem, ou navegação segura, de um sítio ou outro. Este detalhe de habilitação deve ser inscrito nesta emenda para ela poder ser aceita pelo Relator.

Emenda n° 10 CDCMAM/Relator CDN

Acrescente-se ao Título IV, Capítulo III, Seção II, após o Art. 56, o seguinte novo artigo 57 renumerando-se as demais.

Art. 57. No caso da extinção dos serviços de praticagem de uma determinada zona, os práticos desta zona poderão ser aproveitados em outra zona de praticagem, à critério da ASTA, ficando, para isso, sujeitos a um estágio de adaptação e atendimento ao nível de habilitação exigido pela ASTA para a nova zona de praticagem.

Emenda nº 11 CDCMAM

Esta emenda fica atendida pela combinação das emendas do relator de nº 3 e 25, uma vez que, agora, o maior nível hierárquico da ASTA é o Ministro da Marinha

RESUMO

O exaustivo exame a que submetemos o projeto de lei 4259, de 1993 apresentado ao Congresso pelo Poder Executivo e as emendas a ele aprovadas pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, conduziu-nos ao Substitutivo adiante explicitado, depois da sequência das emendas. O substitutivo dá a visão global de como ficará o projeto, se aprovado este Parecer do Relator.

CONCLUSÃO

Assim, em conclusão, VOTO PELA APROVAÇÃO DO PROJETO DE LEI **4259,** DE **1993,** apresentado ao Congresso pelo Poder Executivo, NOS TERMOS DO SUBSTITUTIVO que apresento, o qual integra as alterações introduzidas pelas emendas do Relator de nº 1 até 30 e pelas emendas da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, das quais, **foram aceitas integral ou parcialmente, as emendas nº 1, 2, 4, 6 e 10** por se enquadrarem na idéia geral do projeto e do substitutivo, com as redações finais explicitadas, conforme as razões que expuzemos. **Deixaram de ser aceitas as emendas de nº 3, 5, 7, 8 e 9** pelas razões já indicadas.

Sala da Comissão, em 17 de abril de 1996.

Deputado Mauricio Campos
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 1

No art. 1°, inciso I, acrescente-se após a palavra "embarcações", a seguinte expressão: "e os profissionais não-tripulantes que exercem atividade a bordo com o navio em movimento".

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado Mauricio Campos

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 2

No art. 1°, § 1°, acrescente-se após a expressão "e amadores", e antes da expressão "ainda que fora", a seguinte expressão: "bem como os profissionais não-tripulantes a bordo,"

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 3

Modifique-se o inciso III do art. 3º, como indicado:

"Art. 3º .....

.....

III - Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA - autoridade exercida pelo Ministério da Marinha, que designará responsáveis pelo controle de implementação desta Lei e pelo estabelecimento das normas decorrentes;"

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 4

Modifique-se o inciso IV do art. 3°, como indicado:

"Art. 3° .....

.....

IV - Órgão Subordinado - órgão com autonomia limitada que, sob a supervisão da ASTA, participa do controle de execução desta lei."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 5

Modifique-se o inciso XVII do art. 3°, para incluir a expressão "técnico-administrativa", em substituição à expressão "administrativa", como indicado:

"Art. 3° .....

.....

XVII - Vistoria - atividade técnico-administrativa pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais pertinentes, referentes às condições de segurança, eficiência e conforto das embarcações, plataformas fixas e móveis;"

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 6

Dê-se ao art. 6º e seus parágrafos a seguinte redação:

"Art. 6º - Para os efeitos desta Lei, a navegação é dividida em:

I - de Alto-mar - quando realizada em águas marítimas, fora dos limites de visibilidade da costa;

II - Costeira - quando realizada em águas marítimas, ao longo do litoral, dentro dos limites de visibilidade da costa;

III - Interior - quando realizada nas baías e demais águas marítimas consideradas abrigadas pela ASTA, nos rios, lagos, lagoas e canais.

§ 1º - As embarcações mercantes, excetuadas as de pesca, são classificadas em função do percurso de suas derrotas, como a seguir indicado:

a) Longo-curso - quando navegam predominantemente em alto mar, entre portos nacionais e estrangeiros;

b) Cabotagem - quando navegam predominantemente ao longo da costa atlântica da América do Sul, entre portos nacionais ou entre portos nacionais e estrangeiros;

c) Interior de percurso nacional - quando navegam exclusivamente em trechos sob jurisdição nacional de baías, rios, lagos, lagoas e canais;

d) Interior de percurso internacional - quando navegam em águas interiores que façam fronteira com outro país ou entre portos nacionais e estrangeiros localizados em vias navegáveis interiores.

§ 2° - Os limites da navegação interior serão definidos pela ASTA.

§ 3° - A ASTA poderá estabelecer requisitos adicionais para a navegação, de mar aberto ou interior, quando realizada entre portos nacionais e estrangeiros, com vistas a atender exigências internacionais acatadas pelo Brasil.

§ 4° - As embarcações de apoio marítimo à prospecção e exploração de petróleo no leito submarino são abarcadas pela classificação da letra b) do § 1° deste artigo."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 7

Suprima-se o parágrafo único do art. 12 e acrescente-se um parágrafo único ao art. 10, de igual teor daquele, nos seguintes termos:

"Parágrafo único. O embarque e desembarque do tripulante são decorrências do contrato de trabalho, não implicando o desembarque, necessariamente, na rescisão do contrato."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 8

Suprima-se, no art. 11, a expressão "para navegação marítima e interior" e acrescente-se, após "profissional", a palavra "marítimo".

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 9

Dê-se nova redação ao art. 12, como abaixo se indica:

"Art. 12. A ASTA estabelecerá normas para a evolução profissoinal dos tripulantes.

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 10

Modifique-se o parágrafo único do art. 13, como abaixo indicado:

"Art. 13....

Parágrafo único - A ASTA estabelecerá requisitos mínimos de habilitação para os profissionais não tripulantes cujas atividades se relacionem com a segurança da navegação."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 11

Modifique-se o § 1° do art. 16, como indicado:

"§ 1° A ASTA estabelecerá normas especificando os documentos necessários à obtenção da licença para a construção e poderá dispensar essas exigências, em todo ou em parte, em função do porte da embarcação, do ambiente onde for navegar e do serviço em que será empregada."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 12

Altere-se o título II, Capítulo I, de "Da Navegação Marítima", para "Do Pessoal Empregado na Navegação Mercante".

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 13

Suprima-se o art. 29, renumerando-se os demais, e dê-se nova redação ao art. 28, como se indica:

"Art 28 - Os profissionais empregados na navegação mercante, são denominados aquaviários e terão habilitação certificada pela ASTA, que especificará os cargos e funções que podem ser desempenhados de acordo com cada nível de habilitação.

§ 1° - A habilitação dos pescadores, no âmbito desta lei, objetiva, apenas, seu desempenho como tripulantes das embarcações.

§ 2° - A ASTA observará, quando do estabelecimento dos requisitos de habilitação e no que couber, os atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hídrica.

§ 3° - Somente os aquaviários poderão ser habilitados como práticos, conforme especificado em normas estabelecidas pela ASTA."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 14

Altere-se o Título II, Capítulo I, Seção I de "Dos Grupos e Categorias do Pessoal", para "Da Habilitação".

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 15

Suprima-se todo o Capítulo II do Título II, especificamente os arts. 34, 35, 36 e 37, inclusive seus incisos e parágrafos, renumerando-se os demais arts. do projeto de lei.

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 16

Altere-se o Titulo III, Capítulo I de, "Dos Grupos e Categorias do Pessoal", para "Do Pessoal Amador".

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 17

Modifique-se a redação do art. 43, já como indicado:

"Art. 43. A ASTA estabelecerá as normas para as vistorias das embarcações de esporte e recreio, as quais deverão considerar o tipo de navegação e as características da atividade esportiva na qual serão empregadas."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 18

Altere-se o Título IV, Capítulo II, Seção I de, "Da Navegação Marítima", para "Da Navegação Mercante".

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 19

Cancele-se, simplesmente, todo o texto do Título IV, Capítulo II, Seção II, sem que isso interfira com os artigos 50 e 51, renumerando-se a Seção III, adiante, para Seção II.

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 20

Suprima-se o atual art. 51, renumerando-se os demais, e acrescente-se um § 1° ao art. 50, renumerando-se o atual parágrafo único como 2°, como indicado:

Art. 50. .....

"§ 1° Caso uma embarcação vá navegar em águas interiores brasileiras e a certificação dos tripulantes não comprovar habilitação para navegação prática no trecho a ser navegado, o prosseguimento da singradura ficará condicionado ao embarque de pessoal habilitado.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 3."

Sala da Comissão, em de de 19965.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 21

Substitua-se, no **caput** do atual art. 52, a expressão "navegação marítima, de alto-mar ou costeira e navegação interior" por "navegação de alto-mar, costeira ou interior".

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 22

Modifique-se o § 1° do atual art. 53, para o seguinte § 1°, acrescentando-se um § 2°, e renumerando o atual § 2° para 3°, como se indica:

Art. 53. .....

"§ 1° A ASTA estabelecerá as limitações à navegação nas áreas usadas por banhistas ou utilizadas por outras atividades que possam ser postas em risco pelas embarcações, considerando-se, em princípio, a distância de duzentos metros das margens, onde tais situações ocorram, como faixa da segurança a partir da qual poderá ser liberada a navegação.

§ 2° No estabelecimento das limitações indicadas no parágrafo anterior, deverão ser observados e considerados os códigos e posturas municipais ou estaduais existentes e aplicáveis à cada localidade.

§ 3° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 4.

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional as providências.

EMENDA Nº 23

Modifique-se o atual 55, nos termos indicados, acrescentando-se, ainda um parágrafo único, como abaixo indicado:

"Art. 55. Os práticos, considerados profissionais não-tripulantes, serão, original e necessariamente, aquaviários e com nível de habilitação mínimo estabelecido pela ASTA para cada zona de praticagem.

Parágrafo único. Para o efetivo exercício da praticagem, requere-se-á do prático que seja devidamente habilitado pela ASTA, para cada zona de praticagem."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 24

Suprima-se o § 1° do atual art. 57, passando o atual § 2° para Parágrafo único.

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 25

Modifique-se o **caput** do art. 64, como indicado:

"Art. 64. Da pena imposta caberá, em primeira instância, recurso ao Órgão Subordinado que a impôs e, em seqüência, aos demais níveis na cadeia hierárquica."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 26

Modifique-se o art. 74, nos termos abaixo indicados:

"Art. 74. Os profissionais dos atuais grupos e categorias serão enquadrados nos níveis de habilitação que a ASTA vier a estabelecer."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 27

Substitua-se, no art. 83, a expressão "na navegação marítima" por "em mar aberto".

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 28

Acrescente-se ao final do art. 85, a seguinte expressão "e demais disposições em contrário".

Sala da Comissão, em de de 1996.

- Deputado MAURICIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONA

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 29 (Acolhe a Emenda nº 04 CDCMAM)

Acrescente-se ao final do art. 54, no seu **caput**, a expressão ", como a seguir indicado:" e insira-se neste artigo os seguintes incisos e parágrafo único:

"Art. 54. .... como abaixo indicado:

I - direção da navegação de praticagem ao longo de rios, lagos, lagoas, canais, portos e barras;

II - assessoramento ao comandante do navio nas manobras e serviços correlatos, fainas de fundear , amarrar e desamarrar de bóias, suspender, atracar, desatracar e mudar de fundeadouro ou cais, entrada de dique, em portos, dentro das zonas de praticagem.

Parágrafo único. Serão consideradas, ainda, atividades de praticagem, outras relativas à segurança da navegação e que, não estando enquadradas no presente artigo, possam vir a ser determinadas como tal, pela ASTA ou pelos órgãos subordinados, na respectiva área de jurisdição."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 6 CDCMAM/Relator CDN

Acrescente-se ao Título IV, Capítulo III, Seção II, os seguintes novos artigo, numerado como 55 e parágrafo único, renumerando-se os demais artigos.

"Art. 55. Compete à ASTA, considerando os interesses navais e da defesa nacional, da segurança da navegação e da salvaguarda da vida humana no mar, criar, extinguir e determinar as zonas em que a utilização dos serviços de praticagem é obrigatória, bem como as embarcações dispensadas desse serviços.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades do Grupo 1."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 30

Suprima-se, no atual art. 56, toda a expressão após a palavra "práticos".

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

EMENDA Nº 10 CDCMAM/RELATOR CDN

Acrescente-se ao Título IV, capítulo III, seção II, após o Art. 56, o seguinte novo artigo 57, renumerando-se os demais.

"Art. 57. No caso da extinção dos serviços de praticagem de determinada zona, os práticos desta zona poderão ser aproveitados em outra zona de praticagem, à critério da ASTA, ficando, para isso, sujeitos a um estágio de adaptação e atendimento aonível de habilitação exigido pela ASTA para a nova zona de praticagem".

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993.

MENSAGEM Nº 743/93

[TEXTO FINAL **SUBSTITUTIVO** PROPOSTO PELO RELATOR DA CDN]

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Título I

Disposições Preliminares

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, abrangendo:

I - os profissionais e amadores, integrantes de tripulação de embarcações e os profissionais não-tripulantes que exercem atividade a bordo com o navio em movimento;

II - a embarcação, em suas fases de projeto, construção, operação, docagem, reparo e baixa; e

III - o meio aquático, no que diz respeito à sinalização e divulgação das limitações e condições de tráfego das vias navegáveis.

§ 1° As embarcações brasileiras, seus tripulantes, profissionais e amadores, bem como os profissionais não-tripulantes a bordo, ainda que fora das águas sob jurisdição brasileira, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitadas, quando em águas estrangeiras, a soberania do Estado ribeirinho.

§ 2° As embarcações de Estado, as embarcações estrangeiras e quaisquer aeronaves na superficie das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas ao previsto nesta Lei, no que couber.

Art. 2° Esta Lei e normas decorrentes atenderão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais, ratificados pelo Brasil, relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição causada por embarcações.

Art. 3° Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - Tráfego Aquaviário - movimentação de embarcações realizada por via aquática;

II - Navegação - atividade de conduzir, com segurança, uma embarcação de um ponto a outro, por via aquática;

III - Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA - autoridade exercida pelo Ministério da Marinha, que designará responsáveis pelo controle da implementação desta Lei e pelo estabelecimento das normas decorrentes;

IV - Órgão Subordinado - órgão com autonomia limitada que, sob supervisão da ASTA, participa do controle de execução desta Lei;

V - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar e serem transportadas, de conformidade com as normas estabelecidas pela ASTA;

VI - Tripulante - profissional ou amador habilitado, que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação, devidamente inscrito em Órgão Subordinado;

VII - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

VIII - Comandante - denominação genérica do tripulante que é o responsável pela operação e a manutenção, em condições de segurança, de embarcação, carga, seus tripulantes e demais pessoas a bordo; o Comandante, em algumas embarcações, pode ser denominado Mestre, Arrais ou Patrão;

IX - Imediato - tripulante que, por sua experiência e habilitação, tem condições de substituir o Comandante, em circunstâncias de impedimentos funcionais; normalmente, o Imediato é adrede comissionado com esse título pelo proprietário da embarcação, ou seus prepostos legais;

X - Profissional não-Tripulante - todo aquele que, inscrito ou não nos Órgãos Subordinados, presta, a bordo, serviços de natureza transitória;

XI - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação, mediante remuneração ou como convidado;

XII - Amador - tripulante habilitado a operar apenas embarcações de esporte e recreio;

XIII - Armador - pessoa fisica ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua utilização, pondo-a, ou não, a navegar por sua conta;

XIV - Proprietário - pessoa fissica ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação está sujeito a registro no Tribunal Marítimo e inscrição em Órgão Subordinado, ou em apenas uma dessas organizações oficiais;

XV - Agente de Navegação - pessoa fisica ou juridica, representante dos interesses do proprietário, armador ou outro responsável pela embarcação;

XVI - Embarcação - qualquer construção suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, quaisquer que sejam suas características, capaz de transportar pessoas ou cargas e sujeita a inscrição nos Órgãos Subordinados, de acordo com as normas estabelecidas pela ASTA; as plataformas flutuantes e as fixas, quando rebocadas, são também consideradas embarcações;

XVII - Vistoria - atividade técnico-administrativa pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais pertinentes, referentes às condições de segurança, eficiência e conforto das embarcações, plataformas fixas e móveis;

XVIII - Docagem - ato de colocar a embarcação em seco para execução de reparo, alteração de características, pintura, vistoria ou perícia;

XIX - Reparo - ato de reconduzir a embarcação ou equipamento às condições de segurança operativa, anteriores e avaria ou ao desgaste natural: é considerado reparo, também, a alteração de características de embarcação, mediante a execução de um conjunto de ações corretivas ou preventivas;

XX - Polícia Naval - atividade de cunho administrativo exercida pelos Órgãos Subordinados, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, normas decorrentes, altos e resolução internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hídrica; e

XXI - Portos - instalações construídas e aparelhadas para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias.

Art. 4° Com o propósito de promover a segurança do tráfego aquaviário e contribuir para a salvaguarda da vida humana nas águas e para a prevenção da poluição hídrica, compete à ASTA estabelecer normas para:

I - inscrição e controle dos profissionais da Marinha Mercante e dos amadores;

II - determinação da tripulação de segurança das embarcações;

III - habilitação dos profissionais da Marinha Mercante e dos amadores;

IV - estabelecimento de requisitos de projetos, construção, equipamentos e operação das embarcações, que digam respeito à salvaguarda da vida humana, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente;

V - licenciamento da construção e alteração de características das embarcações;

VI - realização de vistorias;

VII - inscrição de embarcações e fiscalização do registro da propriedade;

VIII - determinação dos equipamentos e acessórios para embarcações que devam receber homologação para uso a bordo;

IX - estabelecimento da dotação de equipamentos e acessórios de salvatagem para embarcações;

X - realização do registro, vistoria e certificação de helipontos das plataformas marítimas e das embarcações que operem em águas sob jurisdição nacional, de acordo com as normas em vigor, visando a correspondente homologação por parte do órgão competente do Ministério da Aeronáutica;

XI - autorização para execução de projetos de obras e a realização de pesquisa e lavra de minerais em águas sob jurisdição nacional, no que concerne à segurança da navegação e a defesa nacional, sem prejuízo das autorizações a serem obtidas nos demais órgãos competentes; e

XII - atividades de Polícia Naval.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representará a ASTA no que for pertinente.

Art. 5° Para os efeitos desta Lei, as embarcações são grupadas como se segue:

I - mercante - quando empregada com finalidade comercial; sendo a embarcação de pesca é um caso especial de embarcação mercante;

II - de Estado - quando, pertencente a órgão público, empregada na execução de atividade de competência do órgão a que se vincula, sem finalidade comercial;

III - de guerra - quando, pertencente às Forças Armadas de um Estado, ostenta sinais exteriores próprios de navios de guerra de sua nacionalidade; esteja sob o comando de um oficial legalmente designado pelo Governo do Estado, devendo o nome do Comandante constar do Boletim dos Oficiais da Força Singular a que pertence ou em documento equivalente; e seja guarnecido por uma tripulação regida pela disciplina militar;

V - especiais - quando empregadas em atividades que não as enquadradas nos incisos anteriores.

Art. 6° - Para os efeitos desta Lei, a navegação é dividida em:

I - de Alto-mar - quando realizada em águas marítimas, fora dos limites de visibilidade da costa;

II - Costeira - quando realizada em águas marítimas, ao longo do litoral, dentro dos limites de visibilidade da costa;

III - Interior - quando realizada nas baías e demais águas marítimas consideradas abrigadas pela ASTA, nos rios, lagos, lagoas e canais.

§ 1° - As embarcações mercantes, excetuadas as de pesca, são classificadas em função do percurso de suas derrotas, como a seguir indicado:

a) Longo-curso - quando navegam predominantemente em alto mar, entre portos nacionais e estrangeiros;

b) Cabotagem - quando navegam predominantemente ao longo da costa atlântica da América do Sul, entre portos nacionais ou entre portos nacionais e estrangeiros;

c) Interior de percurso nacional - quando navegam exclusivamente em trechos sob jurisdição nacional de baías, rios, lagos, lagoas e canais;

d) Interior de percurso internacional - quando navegam em águas interiores que façam fronteira com outro país ou entre portos nacionais e estrangeiros localizados em vias navegáveis interiores.

§ 2° - Os limites da navegação interior serão definidos pela ASTA.

§ 3° - A ASTA poderá estabelecer requisitos adicionais para a navegação, de mar aberto ou interior, quando realizada entre portos nacionais e estrangeiros, com vistas a atender exigências internacionais acatadas pelo Brasil.

§ 4° - As embarcações de apoio marítimo à prospecção e exploração de petróleo no leito submarino são abarcadas pela classificação da letra b) do § 1° deste artigo.

Capítulo I
Do Pessoal

Art. 7° As pessoas a bordo de uma embarcação podem ser denominadas:

I - Comandante;

II - tripulante;

III - profissional não-tripulante; ou

IV - passageiro.

Parágrafo único. Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Seção I
Do Comandante

Art. 8° O Comandante é o tripulante responsável:

I - pelo cumprimento, a bordo, de toda legislação, normas e atos internacionais ratificados pelo Brasil, e pela execução de técnicas relativas à salvaguarda da vida humana nas águas e à segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

II - pela manutenção da disciplina a bordo;

III - pelo cumprimento dos limites autorizados de carga e de lotação para determinada embarcação;

IV - pela comunicação à ASTA, ou a quem esta designar, pelo meio mais rápido de que dispuser, de qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e quaisquer obstáculos ou estorvos à navegação que encontrar;

V - pela lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos; pelo inventário e arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo e sua entrega à autoridade competente e pela realização de casamentos e aprovação de testamentos "in extremis"; e

VI - pela comunicação aos Órgãos Subordinados dos acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator a penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 9° O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia das pessoas, da embarcação e cargas transportadas, poderá adotar as seguintes medidas;

I - sanções trabalhistas previstas na legislação pertinente;

II - desembarque de qualquer pessoa; e

III - detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para manutenção da integridade física das pessoas, da embarcação ou da carga.

Seção II
Dos Tripulantes

Art. 10. As principais atribuições de cada um dos tripulantes, correspondentes aos trabalhos rotineiros que exercem a bordo, são fixadas de acordo com normas estabelecidas pelo órgão governamental competente, após consulta à ASTA.

Parágrafo único. O embarque e desembarque de tripulante são decorrências do contrato de trabalho, não implicando o desembarque, necessariamente, na rescisão desse contrato.

Art. 11. A habilitação dos tripulantes obedece às normas próprias do ensino profissional marítimo.

Parágrafo único. A habilitação dos pescadores no âmbito desta Lei objetiva, apenas, seu desempenho como tripulantes de embarcações.

Art. 12. A ASTA estabelecerá normas para a evolução profissional dos tripulantes.

Seção III
Dos Passageiros e Profissionais Não-Tripulantes

Art. 13. Os passageiros e profissionais não-tripulantes estarão sujeitos à autoridade do Comandante da embarcação, devendo cumprir o que lhes é preconizado em legislação especifica.

Parágrafo único. A ASTA estabelecerá requisitos mínimos de habilitação para os profissionais não-tripulantes cujas atividades se relacionem com a segurança da navegação.

Capítulo II
Do Material

Seção I
Da Construção de Embarcações

Art. 14. A construção de embarcações obedecerá a padrões técnicos, visando à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente.

§ 1° A ASTA estabelecerá as normas de construção, que poderão conter diferentes especificações para atendimento às condições regionais onde a embarcação navegará.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Art. 15. A embarcação construída no País ou no estrangeiro, para pessoa física ou jurídica brasileira, estará sujeita ao atendimento de requisitos ou características que a tornem possível de ser operada como navio auxiliar da Armada, em caso de Mobilização Nacional.

Parágrafo único. O Ministério dos Transportes e o Ministério da Marinha estabelecerão critérios específicos de alterações dos projetos de construção naval, de interesse nacional, que receberão incentivos e tratamento diferenciado aos financiamentos para a construção de navios, para empresas nacionais que adotarem tais alterações.

Art. 16. A construção de embarcação depende de licença da ASTA.

§ 1° A ASTA estabelecerá normas especificando os documentos necessários à obtenção da licença para a construção e poderá dispensar essas exigências, em todo ou em parte, em função do porte da embarcação, do ambiente onde for navegar e do serviço em que será empregada.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Seção II
Da Arqueação e Borda Livre de Embarcações

Art. 17. A ASTA estabelecerá normas para medidas de arqueação, a que poderão estar sujeitas as embarcações, e emitirá o certificado correspondente.

§ 1° No caso de reparos que alterem a arqueação original, a embarcação deverá ser novamente arqueada.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 18. A ASTA estabelecerá normas para fixação da borda livre das embarcações, de acordo com suas características técnicas e operacionais e as águas onde navegará.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção III
Da Classificação e Marcação de Embarcações

Art. 19. A embarcação será classificada conforme a categoria de navegação para a qual está capacitada, o sistema de propulsão e a atividade em que será empregada.

Art. 20. A ASTA estabelecerá normas para marcação do nome, classificação e porto de inscrição da embarcação, visando à sua indentificação.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção IV
Da Inscrição e Registro de Propriedade de Embarcações

Art. 21. A inscrição de uma embarcação é o seu cadastramento nos Órgão Subordinados, quando lhe são atribuídos nome e número de identificação e é expedido o respectivo Titulo de Inscrição e Propriedade.

§ 1° A ASTA estabelecerá normas para inscrição das embarcações.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 4.

Art. 22. O Registro de Propriedade da Embarcação é o seu cadastramento no Tribunal Marítimo, com atribuição do nome, número de registro e a competente expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima.

Parágrafo único. Os registros de armador, de propriedade de embarcações, de direitos reais e demais ônus sobre as embarcações obedecerão à legislação específica.

Seção V
Do Reparo de Embarcações

Art. 23. A ASTA estabelecerá normas para o controle de docagens, reparos e alterações de características das embarcações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo I.

Art. 24. A alteração de características de qualquer embarcação deverá ser previamente autorizada pela ASTA, após avaliação do projeto pertinente.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 25. A ASTA estabelecerá áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos.

Seção VI
Das Empresas de Navegação, Estaleiros, Carreiras, Diques, Oficinas de Reparos e Construção Naval

Art. 26. As empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques, as oficinas de reparos e construção naval, não pertencentes à Marinha do Brasil, deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 27. O proprietário de empresa de navegação, estaleiro, carreira, dique, ou oficina de reparos e construção naval deverá fornecer à ASTA, ou aos Órgãos Subordinados, as informações de natureza técnica que lhes forem requisitadas.

§ 1° As informações, que devam ter divulgação restrita, serão prestadas sob sigilo.

§ 2° A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Título II
Da Navegação Mercante

Capítulo I
Do Pessoal Empregado na Navegação Mercante

Seção I
Da Habilitação

Art 28 - Os profissionais empregados na navegação mercante, são denominados aquaviários e terão habilitação certificada pela ASTA, que especificará os cargos e funções que podem ser desempenhados de acordo com cada nível de habilitação.

§ 1° - A habilitação dos pescadores, no âmbito desta lei objetiva, apenas, seu desempenho como tripulantes das embarcações.

§ 2° - A ASTA observará, quando do estabelecimento dos requisitos de habilitação e no que couber, os atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hídrica.

§ 3° - Somente os aquaviários poderão ser habilitados como práticos, conforme especificado em normas estabelecidas pela ASTA.

Seção II
Da Tripulação de Segurança

Art. 29 A ASTA estabelecerá normas para determinação da tripulação de segurança.

§ 1° A ASTA poderá, a qualquer momento, alterar a tripulação de segurança, caso sejam alteradas as condições operacionais da embarcação.

§ 2° A infração das normas estabelecidads sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 3.

Seção III
Da Vistoria de Embarcações

Art. 30. As vistorias são classificadas em:

I - Inicial;
II - Periódica; e
III - Especial.

§ 1° Vistoria Inicial - é a realizada antes da embarcação ser posta em serviço, para verificação da compatibilidade de sua construção com os planos aprovados, devendo ser feita em seco e flutuando.

§ 2° Vistoria Periódica - é a realizada em prazos determinados, estabelecidos por Convenção Internacionais ou pela ASTA.

§ 3° Vistoria Especial - é a realizada na embarcação ou carga, em qualquer época, para fins específicos.

Art. 31. A ASTA estabelecerá as normas reguladoras e as embarcações, incluídas as afretadas ou arrendadas, que estarão sujeitas a vistorias.

§ 1° As plataformas fixas, que não possam ser rebocadas, consideradas obras sobre águas, também estão sujeitas a vistorias.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 32. Todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, estão sujeitas à vistoria especial sem aviso prévio, por determinação da ASTA ou Órgão Subordinado.

Título III
Da Atividade de Esporte e Recreio
Capítulo I
Do Pessoal Amador

Art. 33. O pessoal que opera ou equipa as embarcações de esporte e recreio, sem remuneração, constitui o grupo de Amadores.

Art. 34. A ASTA estabelecerá normas especificando as categorias do grupo de Amadores e os procedimentos para sua habilitação.

Parágrafo único. O documento de habilitação deve ser emitido com prazo de validade e sua revalidação obedecerá às normas a que se refere este artigo.

Art. 35. A embarcação de esporte e recreio poderá lotar profissionais, contratados para sua operação.

Art. 36. A ASTA poderá determinar a tripulação de segurança para embarcação de esporte e recreio, em função de seu porte e classe de navegação.

Art. 37. A infração das normas citadas nesta Seção sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1,2 e 4.

Capítulo II
Da Vistoria de Embarcações

Art. 38. A ASTA estabelecerá as normas para as vistorias das embarcações de esporte e recreio, as quais deverão considerar o tipo de navegação e as características da atividade esportiva na qual serão empregadas.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Capítulo III
Das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas

Art. 39. As marinas, clubes e entidades desportivas náuticas deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrafo único - A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 40. A ASTA poderá estabelecer normas especificando os deveres e as regras para salvaguarda da vida humana nas águas e para a segurança da navegação, que deverão ser observadas por essas organizações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo I.

Título IV
Da Polícia Naval

Capítulo I
Da Atividade e Competência

Art. 41. A ação da Polícia Naval abrangerá as águas sob jurisdição nacional. O pessoal da Marinha Mercante e os armadores, as embarcações nacionais e as embarcações estrangeiras em águas sob jurisdição nacional, empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques e as oficinas de reparo e construção naval, a extração de minerais e as obras sob, sobre e às margens das águas, no que se referir à defesa nacional, segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e à prevenção da poluição hídrica.

§ 1° Considera-se como margem, para efeito desta Lei, as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar, ou de preamar de sizígia.

§ 2° A proteção à integridade física de quaisquer pessoas, contra o tráfego de embarcações, nas áreas adjacentes à praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres, será de responsabilidade dos órgãos estaduais competentes.

Ar. 42. A Polícia Naval também fiscalizará o lançamento de detritos ou descargas de poluentes nas águas embarcações, plataformas fixas e sua instalações de apoio.

Capítulo II
Da Entrada e Saída de Embarcações

Seção I
Da Navegação Mercante

Art. 43. A ASTA estabelecerá normas para controle da entrada e saída de embarcações nos portos nacionais.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 44. A embarcação estrangeira, quando da entrada em porto nacional, poderá ser visitada por representante de Órgão Subordinado, para verificação de suas condições operacionais, de sua documentação e da habilitação de quaisquer tripulantes.

§ 1° Caso os documentos e certificados exigidos estejam irregulares e as condições operacionais da embarcação se encontrem em situação precária, constituindo-se em ameaça de danos ao meio ambiente, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, a ASTA poderá determinar a permanência da embarcação no porto, para sanar a deficiência constatada ou determinar a sua saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, desde que preservada a salvaguarda da vida humana nas águas.

§ 2° Caso seja determinada a permanência ou a saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, a ASTA deverá comunicar o fato à autoridade consular do país de bandeira da embarcação.

Art. 45. A ASTA estabelecerá normas de tráfego e permanência para as embarcações empregadas na navegação interior, nos portos nacionais, atracadouros, fundeadouros, rotas, canais e vias navegáveis, que atenderão às peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

§ 1° Caso uma embarcação vá navegar em águas interiores brasileiras e a certificação dos tripulantes não comprovar habilitação para navegação prática no trecho a ser navegado, o prosseguimento da singradura ficará condicionado ao embarque de pessoal habilitado.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 3."

Seção II
Da Atividade de Esporte e Recreio

Art. 46. As entradas e saídas de embarcação de esporte e recreio, realizando navegação de alto-mar, costeira ou interior, deverão ser comunicadas aos Órgãos Subordinados.

§ 1° A ASTA estabelecerá normas especificando as condições, os documentos necessários e o responsável por essa comunicação.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Capítulo III
Da Navegação em Águas Restritas

Art. 47. A ASTA estabelecerá normas para o tráfego e permanência das embarcações ao longo da consta, dos rios, nos lagos e lagoas, no canais, nos portos, nas áreas de tráfego intenso e nas rotas especiais de navegação.

§ 1° - A ASTA estabelecerá as limitações à navegação nas áreas usadas por banhistas ou utilizadas por outras atividades que possam ser postas em risco pelas embarcações, considerando-se, em princípio, a distância de duzentos metros das margens, onde tais situações ocorram, como faixa da segurança a partir da qual poderá ser liberada a navegação.

§ 2° - No estabelecimento das limitações indicadas no parágrafo anterior, deverão ser observados e considerados os códigos e posturas municipais ou estaduais existentes e aplicáveis à cada localidade.

§ 3° - A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 4.

Seção II
Do Serviço de Praticagem

Art. 48. As atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, desempenhadas onde ocorram peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação, constituem o serviço de praticagem, como a seguir indicado:

I - direção da navegação de praticagem ao longo de rios, lagos, lagoas, canais, portos e barras;

II - assessoramento ao comandante do navio nas manobras e serviços correlatos, fainas de fundear , amarrar e desamarrar de bóias, suspender, atracar, desatracar e mudar de fundeadouro ou cais, entrada de dique, em portos, dentro das zonas de praticagem.

Parágrafo único. Serão consideradas, ainda, atividades de praticagem, outras relativas à segurança da navegação e que, não estando enquadradas no presente artigo, possam vir a ser determinadas como tal, pela ASTA ou pelos Órgãos Subordinados, na respectiva área de jurisdição.

Art. 49. Compete à ASTA, considerando os interesses navais e da defesa nacional, da segurança da navegação e da salvaguarda da vida humana no mar, criar, extinguir e determinar as zonas em que a utilização dos serviços de praticagem é obrigatória, bem como as embarcações dispensadas desse serviços.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1."

Art. 50. Os práticos, considerados profissionais não-tripulantes, serão, original e necessariamente, aquaviários e com nível de habilitação mínimo estabelecido pela ASTA para cada zona de praticagem.

Parágrafo único. Para o efetivo exercício da praticagem, requerer-se-á do prático que seja devidamente habilitado pela ASTA, para cada zona de praticagem.

Art. 51. A ASTA estabelecerá normas para o acesso, a habilitação e o serviço dos Práticos.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 52. No caso da extinção dos serviços de praticagem de determinada zona, os práticos desta zona poderão ser aproveitados em outra zona de praticagem, à critério da ASTA, ficando, para isso, sujeitos a um estágio de adaptação e atendimento ao nível de habilitação exigido pela ASTA para a nova zona de praticagem.

Art. 53. O serviço de praticagem deverá estar disponível a todo e qualquer momento, sendo considerado atividade essencial.

Parágrafo único - A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Seção I
Da Sinalização e Obstáculos à Navegação

Art. 54. É proibida a instalação ou retirada dos sinais náuticos de auxílio à navegação ou de demarcações especiais, bem como a alteração de suas características e posicionamento.

§ 1° É vedada a utilização dos sinais náuticos para qualquer fim que não seja o específico.

§ 2° A infração deste artigo ou de seu § 1° sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 6.

Art. 55. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitarão o infrator a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, além da penalidade do Grupo 1.

Art. 56. A execução de obra pública ou particular e a instalação de qualquer obstáculo à navegação, sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, depende de autorização da ASTA, que estabelecerá normas a respeito.

§ 1° A ASTA avaliará o projeto em função da localização, porte, formas e aspectos físicos da obra pretendida e suas implicações para a navegação.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1, 5 e 6

Art. 57. A pesquisa e lavra de minerais nas águas navegáveis, sob jurisdição nacional, dependerão de previa autorização da ASTA, que estabelecerá as normas de procedimentos para evitar riscos à navegação.

§ 1° A pesquisa ou lavra de minerais não poderá inviabilizar a navegação praticada por embarcações mercantes, de Estado ou de guerra.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Título V
Das Penalidades

Capítulo I
Do Processo

Art. 58. Constitui infração o não-cumprimento das normas estabelecidas nesta Lei ou das decorrentes emitidas pela ASTA ou Órgãos Subordinados.

Art. 59. Constatada a infração, será lavrado, pelo Órgão Subordinado, o Auto de Infração, devendo a pena pertinente ser por ele aplicada.

Parágrafo único. A infração cometida e a pena estabelecida deverão ser comunicadas ao infrator.

Art. 60. Da pena imposta caberá, em primeira instância, recurso ao Órgão Subordinado que a impôs e, em seqüência, aos demais níveis da cadeia hierárquica.

§ 1° O prazo para o recurso é de trinta dias a contar do conhecimento da pena ou do indeferimento do recurso.

§ 2° A autoridade recorrida terá o prazo de trinta dias, a contar do recebimento do pedido, para julgamento do recurso interposto.

§ 3° Os prazos estabelecidos neste artigo poderão ser prorrogados por igual período, a critério da ASTA.

§ 4° A ASTA é a instância final, na esfera administrativa, para julgamento de recursos.

Art. 61. Estabelecida a multa, o infrator terá um prazo de quinze dias, a contar da data em que tomar conhecimento, para pagamento do valor estipulado.

Parágrafo único. O recurso em segunda instância exige o depósito prévio da multa imposta.

Art. 62. Respondem solidária ou isoladamente pelas infrações a esta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador, o afretador, o agente de navegação ou quem legalmente os represente:

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais; e

IV - seu autor material.

Art. 63. A embarcação apreendida será recolhida à área determinada ou depósito dos Órgãos Subordinados.

§ 1° O Órgão Subordinado poderá designar responsável para guarda de embarcação apreendida, que poderá ser seu proprietário, armador, agente de navegação ou outros com interesse na embarcação.

§ 2° O proprietário da embarcação terá um prazo de trinta dias, a contar da data da apreensão, para regularização de sua situação, findo o qual ela poderá ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 64. As despesas, relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida serão custeadas pelo seu proprietário, armador ou outro responsável, que responderão, nesta ordem, perante a ASTA ou Órgão Subordinado.

Capítulo II
Das Penas

Art. 65. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - Grupo 1 - multa;

II - Grupo 2 - suspensão ou cancelamento do documento de habilitação;

III - Grupo 3 - retirada de tráfego ou impedimento de saída;

IV - Grupo 4 - apreensão da embarcação;

V - Grupo 5 - embargo ou paralisação de atividade ; e

VI - Grupo 6 - demolição de obra.

Parágrafo único. Os valores para multa deverão ser estabelecidos pela ASTA no mês de janeiro e revistos em julho, anualmente.

Art. 66. São fatores agravantes: reincidência na mesma falta no período de um ano; emprego de embarcação na prática de ato ilícito; embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica; envolvimento de embarcação destinada a transporte de passageiros.

§ 1° Existindo agravante, a multa poderá ser aumentada em até cem por cento de seu valor.

§ 2° A reincidência, no período de um ano, na condução de embarcação em estado de embriaguez ou sob efeito de outra substância entorpecente ou tóxica, sujeita o profissional a julgamento no foro estabelecido por lei e a amador ao cancelamento do documento de habilitação, a critério do Órgão Subordinado.

Art. 67. A pena de cancelamento do documento de habilitação para profissionais somente poderá ser aplicada após decisão do Tribunal Marítimo que a determine.

Art. 68. A pena de demolição de obra ou paralisação de atividade minerária somente será aplicada pela ASTA.

Parágrafo único. A demolição de obra será realizada pelo seu responsável, o qual sujeitar-se-á, ainda, à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação; caso não o faça, a ASTA o fará por seus próprios meios ou contratação de terceiros, às custas do infrator e proporá ao Ministério Público a ação judicial correspondente para o ressarcimento dos custos de despesas.

Art. 69. A pena de multa não se executará quando incidir sobre os recursos indispensáveis à manutenção do infrator e sua família.

Título VI
Das disposições Finais

Art. 70. Os profissionais dos atuais grupos e categorias serão enquadrados nos níveis de habilitação que a ASTA vier a estabelecer.

Parágrafo único. Os Estivadores e Mergulhadores não constituirão grupos para os efeitos desta lei.

Art. 71. A ASTA designará Comissão Técnica para atendimento das seguintes finalidades:

I - proposição e atualização de normas;

II - acompanhamento ou realização de testes em equipamentos, e inspeções técnicas;

III - realização de perícias para constatação de causas de avarias; e

IV - outras julgadas pertinentes.

Parágrafo único. A ASTA poderá designar especialista não-pertencente ao seu quadro de pessoal, ou entidade especializada, para compor a Comissão Técnica, a fim de tratar de assunto específico, por tempo determinado.

Art. 72. A ASTA estabelecerá os valores a serem pagos pelos diversos serviços e despesas decorrentes, que ela ou seus órgãos subordinados prestarem, tais como: vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros.

Parágrafo único. A indenização prevista neste artigo deverá ser paga no ato da solicitação do serviço.

Art. 73. Qualquer outro recurso, que não seja decorrente de aplicação de pena obedecerá, para sua tramitação, ao previsto no artigo 60.

Art. 74. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela ASTA ou Órgãos Subordinados, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

§ 1° Toda pessoa jurídica ou fisica penalmente capaz, envolvida, por qualquer forma ou motivo, em acidente ou fato da navegação, está jurisdicionada ao Tribunal Marítimo.

§ 2° É vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração dor constatada após instauração de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção daquelas decorrentes da poluição das águas.

Art. 75. A ASTA estabelecerá as normas para o cerimonial a ser obedecido a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 76. A ASTA estabelecerá normas para o uso de uniformes a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 77. Os valores arrecadados com a aplicação de multas serão empregados nas atividades de fiscalização exercidas pela Polícia Naval.

Art. 78. A ASTA terá um prazo de 180 dias após a publicação desta Lei para emissão das normas decorrentes.

Art. 79. O art. 3° da Lei n° 7.652, de 3 de fevereiro de 1988, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3° As embarcações brasileiras, exceto as de Guerra e as demais de Estado, estão obrigadas ao Registro de Propriedade no Tribunal Marítimo, quando tiverem arqueação bruta (AB) igual ou superior a vinte, se empregadas em mar aberto, ou arqueação bruta (AB) igual ou superior a cinqüenta, se empregadas na navegação interior".

Art. 80. Esta Lei entrará em vigor 180 dias após a data de sua publicação.

Art. 81. Revogam-se o Decreto-Lei nº 2.161, de 30 de abril de 1940; os parágrafos 1º e 2º do artigo 3º, artigos 5º e do 12ao 23 do Decreto-Lei nº 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-Lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941; a Lei nº 5838, de 5 de dezembro de 1972; o Decreto-Lei nº 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-Lei nº 4.557, de 10 de agosto de 1942; o Decreto-Lei nº 87.648, de 24 de setembro de 1982; o Decreto nº 97.026, de 1º de novembro de 1988; o Decreto nº 511, de 27 de abril de 1992 e o decreto nº 87.891, de 3 de dezembro de 1982 e demais disposições em contrário."

Sala das Sessões, em 17 de abril de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS
Relator

50464910.082

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

01/95

PROJETO DE LEI Nº

4259-A / 93

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE _____

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

AUTOR

DEPUTADO LUCIANO PIZZATTO

PARTIDO PFL

UF PR

PÁGINA 01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

ACRESCENTE-SE AO TÍTULO IV CAPÍTULO III SEÇÃO II O SEGUINTE ARTIGO:

"Art. As atividades dos Serviços de Praticagem serão executadas por Práticos devidamente habilitados para a respectiva Zona de Praticagem, mediante acordo de prestação de Serviços de Praticagem realizado entre as Associações de Práticos ou Comissões e as empresas de navegação ou seus representantes , no qual serão discriminadas as diversas faixas de praticagem que poderão ser executadas e as condições para remuneração dos serviços a serem prestados.

Parágrafo Único. Para o estabelecimento dessas faixas,deverão ser rigorosamente observadas as instruções da NSTA quanto a limites de Zona de Praticagem e pontos de recebimento de Práticos".

JUSTIFICATIVA

Este artigo não pretende estabelecer vínculos exclusivos, nos determina que eles devem ser feitos, e como trata-se de serviço essencial, qualquer imposição de obrigação não pode gerar descontinuidade de serviço.

Como a existência de associação não é obrigatória, no caso de discordância na relação prevista na NSTA poderá intervir , e até gerar comissionamento para solução desta situação.

Parece que a relação de prático tem sido um grande motivador de justificativas contra esta atividade, até ciúmes de outras categorias, mas não pode servir como justificativa na necessidade de se prover relações mínimas de determinados serviços.

Este assunto foi também amplamente debatido na CDCMM, inclusive com várias contribuições inteligentes e até de movimentos que foram surgindo através de evolução do texto aprovado na CDCMM.

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

28 / 09 / 95

DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo do Projeto, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
213

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

02/95

PROJETO DE LEI Nº

4259-A / 93

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE _____

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

AUTOR

DEPUTADO LUCIANO PIZZATTO

PARTIDO PFL | UF PR | PÁGINA 01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

ACRESCENTE-SE AO TÍTULO IV, CAPÍTULO III, SEÇÃO II O SEGUINTE ARTIGO RENUMERANDO-SE O SEGUINTE:

"Art. Os práticos, de preferência, exercerão a profissão reunidos em associação ou comissão, a fim de que seja assegurada a praticagem ininterruptamente a todos os navios independente de tipo e porte bruto, que naveguem na Zona para a qual estão habilitados.

Parágrafo Único - Nas Zonas em que por qualquer razão, não forem criadas associações, o Orgão Subordinado, por meio de Portaria, reunirá os Práticos em comissão, a fim de cumprir as disposições da presente Lei e normas complementares."

JUSTIFICATIVA

No caso do Artigo que permite a associação dos Práticos, ele não fere nenhum mecanismo constitucional pois não é impositivo, ele apenas permite a possibilidade, e vai além, ao prever que não sendo possível ou até não sendo o desejo dos profissionais em se associarem caberá a ASTA, através de seu orgão específico, por portaria, comissionar os Práticos.

Destacamos novamente o texto: Os práticos, de preferência, exercerão a profissão

.....

O termo de preferência foi fruto de uma longa discussão na CDCMAM e onde foram esclarecidas todas as dúvidas constitucionais e operacionais, e mantém a possibilidade da existência da Associação, extremamente útil em termos administrativos e operacionais, mas não impõem e permite alternativas.

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

28 / 09 / 95
DATA

ASSINATURA

Lote: 72
PL Nº 4259/1993
214
Caixa: 205

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo do Projeto, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

03/95

PROJETO DE LEI Nº

4259-A / 93

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE _____

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

AUTOR

DEPUTADO LUCIANO PIZZATTO | PARTIDO PFL | UF PR | PÁGINA 01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

DE-SE AO Art. 50 a seguinte redação:

"Art. 50. Os Práticos e Praticantes de Prático, denominados profissionais não-tripulantes constituirão categorias do 1º grupo do pessoal de navegação mercante e serão oriundos daquele grupo."

JUSTIFICATIVA

- Esta emeda reestabelece o acordo aprovado na CDCMAM, fruto de amplo debate, e não gera privilégios ou discriminação, já que existindo a classificação de grupo pela ASTA é fundamental a caracteriza a categoria de práticos no seu grupo específico.

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

28 / 09 / 95
DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo do Projeto, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
215

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

04/95

PROJETO DE LEI Nº

4259-A / 93

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE _____

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

AUTOR

DEPUTADO LUCIANO PIZZATTO

PARTIDO PFL

UF PR

PÁGINA 01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

DÊ-SE ao Art. 51 a seguinte redação:

"Art. 51 A ASTA estabelecerá normas complementares para o acesso, a habilitação, a manutenção da qualificação e o serviço dos Práticos, fixará o número de Práticos para cada Zona, bem como delimitará as Zonas onde a praticagem seja obrigatória e especificará as embarcações dispensadas do Serviço de Praticagem .

1º O preenchimento das vagas de Prático que ocorrerem por quaisquer motivos nas Zonas de Praticagem, será feito mediante realização de exame para Praticante de Prático, por determinação da ASTA.

2º O número de Práticos para cada Zona será fixado de forma a atender as necessidades de tráfego aquaviário, sem sobrecarga permanente de trabalho, garantindo por outro lado que a freqüência de prestação do serviço assegure a manutenção da qualificação técnica do Prático, sem risco de degradação do seu grau de adestramento.

3º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator a penalidade de grau 1".

JUSTIFICATIVA

No caso das normas para acesso, é fundamental sua previsão em lei para não gerar uma lacuna de poder, e ao mesmo tempo deixar claro que cabe a ASTA definir o preenchimento de vagas, seu número, etc. Não gera nenhum privilégio e nem retira qualquer poder da União. Define os critérios e quem os aplica e normatiza. Esta emenda foi elaborada após um longo debate na CDCMAM, com a presença e o entendimento entre representantes dos Práticos e da Marinha.

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

28 / 09 / 95
DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo do Projeto, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
216
Lote: 72

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

05/95

CLASSIFICAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº

4259-A / 93

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

AUTOR

DEPUTADO LUCIANO PIZZATTO | PARTIDO PFL | UF PR | PAGINA 01 / 02

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

DE-SE AO ART. 48 A SEGUINTE REDAÇÃO:

"Art. 48 Serviço de Praticagem é o conjunto de atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, realizada por profissionais não-tripulantes, devidamente habilitados como Práticos, com o propósito de garantir a segurança da navegação, onde ocorram peculiaridades que dificultem a livre e segura movimentação das embarcações."

Parágrafo Único O serviço de Praticagem consiste das seguintes atividades:

I- direção da Navegação de Praticagem ao longo dos rios, lagos, canais, labeas, portos e barras;

II-assessoramento ao comanante do navio nas manobras e serviços correlatos, fainas de fundear, amarrar e desamarrar das báias, suspender, atracar, desatracar e mudar o fundeadouro ou cais, entrada e saída de dique, em portos, dentro das Zonas de Praticagem .

Serão consideradas ainda, atividades dos Serviços de Praticagem, outras relativas à segurança da navegação e que não estando enquadradas no presente artigo possam vir a ser determinadas como tal, pelo Orgão Subordinado, dentro da área de sua jurisdição".

JUSTIFICATIVA

A presente emeda resgata o aprovado pela CONAM, fruto de longo debate e de audiência em Reunião Técnica Pública, com a presença de representantes da Marinha e dos Práticos, sem nenhum prejuízo ao substitutivo do Relator da CDN.

É importante salientar que o caso "in extremis" de necessidade de execução de serviços diretos pela ASFA (exemplo greve), o mesmo é auto aplicável pelo qual já é previsto no próprio substitutivo, não gerando nenhum conflito ou prejuízojá que se trata de uma condição anormal e

PARLAMENTAR

28 / 09 / 95
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo do Projeto, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
217

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº
05/95

PROJETO DE LEI Nº
4259-A / 93

CLASSIFICAÇÃO
[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

AUTOR

DEPUTADO	PARTIDO	UF	PÁGINA
LUCIANO PIZZATTO	PFL	PR	02/02

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

irregular prevista. Sua manutenção é prevista no Art. 52 do relator da CDH, e como serviço essencial aplicar-se a legislação complementar, onde se necessário a intervenção direta da ASFA para garantia dos serviços, poderá ser feita dentro destes conceitos.

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

28 / 09 / 95
DATA

ASSINATURA

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
218

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo do Projeto, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259-A/93

Nos termos do art. 119, **caput**, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 26/10/93, por cinco sessões, tendo, ao seu término, este Órgão Técnico, recebido 5(cinco) emendas ao substitutivo oferecido pelo Relator.

Sala da Comissão, em 4 de outubro 1995

Tércio Mendonça Vilar
Secretário

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4259, DE 1993
(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

Autor: Poder Executivo

Relator: Deputado Maurício Campos.

PARECER REFORMULADO

I. RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 4.259, de 1993, foi inicialmente distribuído ao Deputado José Thomáz Nonô, o qual realizou aprofundado estudo da proposição, apresentando ao final um Parecer que analisou a matéria em toda sua extensão e profundidade, revelando a dedicação e a seriedade com que o ilustre colega se debruçou sobre o assunto.

Concordando integralmente com os termos do Relatório, com o Voto e com o Substitutivo do nobre Deputado o transcrevemos na íntegra, submetendo-o ao Plenário desta Comissão.

No curso da discussão da matéria neste órgão técnico, o ilustre Deputado Luciano Pizzatto apresentou argumentos relevantes em defesa do acatamento das emendas de números 1 e 4 ao Substitutivo e do aproveitamento dos dispositivos integrantes da emenda nº 8, apresentada na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias.

As emendas defendidas pelo nobre Parlamentar possuem os textos que abaixo reproduzimos:

Emenda nº 01 ao Substitutivo

" Acrescente-se ao Título IV seção sobre Praticagem, onde couber, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

Art. As atividades dos Serviços de Praticagem serão executados por Práticos, devidamente habilitados para a respectiva Zona de Praticagem, mediante acordo de prestação de Serviços de Praticagem realizado entre as Associações de Práticos ou Comissões e as empresas de navegação ou seus representantes, no qual serão discriminadas as diversas fainas de praticagem que poderão ser executadas e as condições para remuneração dos serviços a serem prestados.

§ 1º Para o estabelecimento dessas fainas, deverão ser rigorosamente observadas as instruções da ASTA quanto ao limite da Zona de Praticagem e pontos de recebimento de Práticos.

§ 2º Quando não for possível o acordo previsto no *caput* deste artigo, a ASTA arbitrará as remunerações visando a não interrupção dos serviços, até a solução definitiva entre as partes ou através dos meios judiciais cabíveis.".

Emenda nº 04 ao Substitutivo

" Dê-se ao artigo 51 a seguinte redação:

Art. 51 - A ASTA estabelecerá normas para o acesso, a habilitação, a manutenção da qualificação e o serviço dos práticos para cada Zona, bem como delimitará as Zona onde a praticagem seja obrigatória e especificará as embarcações dispensadas do Serviço de Praticagem.

§ 1º O preenchimento das vagas de Prático, que ocorrerem por quaisquer motivos nas Zonas de Praticagem, será feito mediante realização de exame para Praticante de Prático, por determinação da ASTA.

§ 2º O número de Práticos para cada Zona será fixado pela ASTA de forma a atender as necessidades do tráfego aquaviário, sem sobrecarga permanente de trabalho, garantindo, por outro lado, que a freqüência de prestação do serviço assegure a manutenção da qualificação técnica do Prático, sem risco de degradação do seu grau de adestramento.

§ 3º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator a penalidade do Grupo 1. ".

Texto da Emenda nº 08 apresentada na CDCMAM

" Acrescente-se os seguintes parágrafos ao artigo 53:

Art. 53.....

§ 1º Os Práticos não poderão recusar-se a prestação do serviço de praticagem, ainda que existam divergências sobre remuneração decorrente.

§ 2º Os Práticos, de preferência, exercerão, a profissão reunidos em associação ou comissão, a fim de que seja assegurada a praticagem ininterruptamente a

todos os navios, independente de tipo e porte bruto, que naveguem na Zona para a qual estão habilitados.

§ 3º Nas Zonas em que, por qualquer razão, não forem criadas associações, a ASTA baixará as normas complementares para o funcionamento do serviço de praticagem.

4º A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do grupo II.".

É o relatório.

II. VOTO DO RELATOR

Aceitando os argumentos apresentados pelo ilustre Deputado Luciano Pizzatto e considerando pertinentes as observações expendidas na defesa das emendas, procedemos ao reexame da matéria e decidimos reformular o nosso Parecer para acolher as emendas de números 1 e 4 ao Substitutivo apresentadas nesta Comissão e para incluir no novo Substitutivo os dispositivos que integravam a emenda de nº 8 apresentada na CDCMAM.

Assim, somos favoráveis à **aprovação** deste Projeto de Lei nº 4.259, de 1993, **nos termos do Substitutivo em anexo** que, em relação ao Substitutivo anterior, apresenta como modificação, tão-somente, a incorporação das alterações indicadas nas emendas de números 1 e 4 ao Substitutivo, apresentadas nesta Comissão de Defesa Nacional e dos dispositivos constantes na emenda de nº 8 apresentada na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias.

Sala da Comissão, em x de maio de 1996.

Deputado Maurício Campos
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993.
(MENSAGEM Nº 743/93)

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Título I
Disposições Preliminares

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, abrangendo:

I - os profissionais e amadores, integrantes de tripulação de embarcações e os profissionais não-tripulantes que exercem atividade a bordo com o navio em movimento;

II - a embarcação, em suas fases de projeto, construção, operação, docagem, reparo e baixa; e

III - o meio aquático, no que diz respeito à sinalização e divulgação das limitações e condições de tráfego das vias navegáveis.

§ 1º As embarcações brasileiras, seus tripulantes, profissionais e amadores, bem como os profissionais não-tripulantes a bordo, ainda que fora das águas sob jurisdição brasileira, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitadas, quando em águas estrangeiras, a soberania do Estado ribeirinho.

§ 2º As embarcações de Estado, as embarcações estrangeiras e quaisquer aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas ao previsto nesta Lei, no que couber.

Art. 2º Esta Lei e normas decorrentes atenderão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais, ratificados pelo Brasil, relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição causada por embarcações.

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - Tráfego Aquaviário - movimentação de embarcações realizada por via aquática;

II - Navegação - atividade de conduzir, com segurança, uma embarcação de um ponto a outro, por via aquática;

III - Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA - autoridade exercida pelo Ministério da Marinha, que designará responsáveis pelo controle da implementação desta Lei e pelo estabelecimento das normas decorrentes;

IV - Órgão Subordinado - órgão com autonomia limitada que, sob supervisão da ASTA, participa do controle de execução desta Lei;

V - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar e serem transportadas, de conformidade com as normas estabelecidas pela ASTA;

VI - Tripulante - profissional ou amador habilitado, que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação, devidamente inscrito em Órgão Subordinado;

VII - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

VIII - Comandante - denominação genérica do tripulante que é o responsável pela operação e a manutenção, em condições de segurança, de embarcação, carga, seus tripulantes e demais pessoas a bordo; o Comandante, em algumas embarcações, pode ser denominado Mestre, Arrais ou Patrão;

IX - Imediato - tripulante que, por sua experiência e habilitação, tem condições de substituir o Comandante, em circunstâncias de impedimentos funcionais; normalmente, o Imediato é adrede comissionado com esse título pelo proprietário da embarcação, ou seus prepostos legais;

X - Profissional Não-tripulante - todo aquele que, inscrito ou não nos Órgãos Subordinados, presta, a bordo, serviços de natureza transitória;

XI - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação, mediante remuneração ou como convidado;

XII - Amador - tripulante habilitado a operar apenas embarcações de esporte e recreio;

XIII - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua utilização, pondo-a, ou não, a navegar por sua conta;

XIV - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação está sujeito a registro no Tribunal Marítimo e inscrição em Órgão Subordinado, ou em apenas uma dessas organizações oficiais;

XV - Agente de Navegação - pessoa física ou jurídica, representante dos interesses do proprietário, armador ou outro responsável pela embarcação;

XVI - Embarcação - qualquer construção suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, quaisquer que sejam suas características, capaz de transportar pessoas ou cargas e sujeita a inscrição nos Órgãos Subordinados, de acordo com as normas estabelecidas pela ASTA; as plataformas flutuantes e as fixas, quando rebocadas, são também consideradas embarcações;

XVII - Vistoria - atividade técnico-administrativa pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais pertinentes, referentes às condições de segurança, eficiência e conforto das embarcações, plataformas fixas e móveis;

XVIII - Docagem - ato de colocar a embarcação em seco para execução de reparo, alteração de características, pintura, vistoria ou perícia;

XIX - Reparo - ato de reconduzir a embarcação ou equipamento às condições de segurança operativa, anteriores à avaria ou ao desgaste natural; é considerado reparo, também, a alteração de características de embarcação, mediante a execução de um conjunto de ações corretivas ou preventivas;

XX - Polícia Naval - atividade de cunho administrativo exercida pelos Órgãos Subordinados, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, normas decorrentes, atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hídrica; e

XXI - Portos - instalações construídas e aparelhadas para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias.

Art. 4º Com o propósito de promover a segurança do tráfego aquaviário e contribuir para a salvaguarda da vida humana nas águas e para a prevenção da poluição hídrica, compete à ASTA estabelecer normas para:

I - inscrição e controle dos profissionais da Marinha Mercante e dos amadores;

II - determinação da tripulação de segurança das embarcações;

III - habilitação dos profissionais da Marinha Mercante e dos amadores;

IV - estabelecimento de requisitos de projetos, construção, equipamentos e operação das embarcações, que digam respeito à salvaguarda da vida humana, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente;

V - licenciamento da construção e alteração de características das embarcações;

VI - realização de vistorias;

VII - inscrição de embarcações e fiscalização do registro da propriedade;

VIII - determinação dos equipamentos e acessórios para embarcações que devam receber homologação para uso a bordo;

IX - estabelecimento da dotação de equipamentos e acessórios de salvatagem para embarcações;

X - realização do registro, vistoria e certificação de helipontos das plataformas marítimas e das embarcações que operem em águas sob jurisdição nacional, de acordo com as normas em vigor, visando a correspondente homologação por parte do órgão competente do Ministério da Aeronáutica;

XI - autorização para execução de projetos de obras e a realização de pesquisa e lavra de minerais em águas sob jurisdição nacional, no que concerne à segurança da navegação e a defesa nacional, sem prejuízo das autorizações a serem obtidas nos demais órgãos competentes; e

XII - atividades de Polícia Naval.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representará a ASTA no que for pertinente.

Art. 5º Para os efeitos desta Lei, as embarcações são grupadas como se segue:

I - mercante - quando empregada com finalidade comercial; sendo que a embarcação de pesca é um caso especial de embarcação mercante;

II - de Estado - quando, pertencente a órgão público, empregada na execução de atividade de competência do órgão a que se vincula, sem finalidade comercial;

III - de guerra - quando, pertencente às Forças Armadas de um Estado, ostenta sinais exteriores próprios de navios de guerra de sua nacionalidade; esteja sob o comando de um oficial legalmente designado pelo Governo do Estado, devendo o nome do Comandante constar do Boletim dos Oficiais da Força Singular a que pertence ou em documento equivalente; e seja guarnecido por uma tripulação regida pela disciplina militar;

V - especiais - quando empregadas em atividades que não as enquadradas nos incisos anteriores.

Art. 6º - Para os efeitos desta Lei, a navegação é dividida em:

I - de Alto-mar - quando realizada em águas marítimas, fora dos limites de visibilidade da costa;

II - Costeira - quando realizada em águas marítimas, ao longo do litoral, dentro dos limites de visibilidade da costa;

III - Interior - quando realizada nas baías e demais águas marítimas consideradas abrigadas pela ASTA, nos rios, lagos, lagoas e canais.

§ 1º - As embarcações mercantes, excetuadas as de pesca, são classificadas em função do percurso de suas derrotas, como a seguir indicado:

a) Longo-curso - quando navegam predominantemente em alto mar, entre portos nacionais e estrangeiros;

b) Cabotagem - quando navegam predominantemente ao longo da costa atlântica da América do Sul, entre portos nacionais ou entre portos nacionais e estrangeiros;

c) Interior de percurso nacional - quando navegam exclusivamente em trechos sob jurisdição nacional de baías, rios, lagos, lagoas e canais;

d) Interior de percurso internacional - quando navegam em águas interiores que façam fronteira com outro país ou entre portos nacionais e estrangeiros localizados em vias navegáveis interiores.

§ 2º - Os limites da navegação interior serão definidos pela ASTA.

§ 3º - A ASTA poderá estabelecer requisitos adicionais para a navegação, de mar aberto ou interior, quando realizada entre portos nacionais e estrangeiros, com vistas a atender exigências internacionais acatadas pelo Brasil.

§ 4º - As embarcações de apoio marítimo à prospecção e exploração de petróleo no leito submarino são abarcadas pela classificação da letra b) do § 1º deste artigo.

Capítulo I
Do Pessoal

Art. 7º As pessoas a bordo de uma embarcação podem ser denominadas:

I - Comandante;

II - tripulante;

III - profissional não-tripulante; ou

IV - passageiro.

Parágrafo único. Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Seção I
Do Comandante

Art. 8º O Comandante é o tripulante responsável:

I - pelo cumprimento, a bordo, de toda legislação, normas e atos internacionais ratificados pelo Brasil, e pela execução de técnicas relativas à salvaguarda da vida humana nas águas e à segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

II - pela manutenção da disciplina a bordo;

III - pelo cumprimento dos limites autorizados de carga e de lotação para determinada embarcação;

IV - pela comunicação à ASTA, ou a quem esta designar, pelo meio mais rápido de que dispuser, de qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e quaisquer obstáculos ou estorvos à navegação que encontrar;

V - pela lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos; pelo inventário e arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo e sua entrega à autoridade competente e pela realização de casamentos e aprovação de testamentos "in extremis"; e

VI - pela comunicação aos Órgãos Subordinados dos acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator a penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 9º O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia das pessoas, da embarcação e cargas transportadas, poderá adotar as seguintes medidas;

I - sanções trabalhistas previstas na legislação pertinente;

II - desembarque de qualquer pessoa; e

III - detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para manutenção da integridade física das pessoas, da embarcação ou da carga.

Seção II

Dos Tripulantes

Art. 10. As principais atribuições de cada um dos tripulantes, correspondentes aos trabalhos rotineiros que exercem a bordo, são fixadas de acordo com normas estabelecidas pelo órgão governamental competente, após consulta à ASTA.

Parágrafo único. O embarque e desembarque de tripulante são decorrências do contrato de trabalho, não implicando o desembarque, necessariamente, na rescisão desse contrato.

Art. 11. A habilitação dos tripulantes obedece às normas próprias do ensino profissional marítimo.

Parágrafo único. A habilitação dos pescadores no âmbito desta Lei objetiva, apenas, seu desempenho como tripulantes de embarcações.

Art. 12. A ASTA estabelecerá normas para a evolução profissional dos tripulantes.

Seção III
Dos Passageiros e Profissionais Não-Tripulantes

Art. 13. Os passageiros e profissionais não-tripulantes estarão sujeitos à autoridade do Comandante da embarcação, devendo cumprir o que lhes é preconizado em legislação específica.

Parágrafo único. A ASTA estabelecerá requisitos mínimos de habilitação para os profissionais não-tripulantes cujas atividades se relacionem com a segurança da navegação.

Capítulo II
Do Material

Seção I
Da Construção de Embarcações

Art. 14. A construção de embarcações obedecerá a padrões técnicos, visando à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente.

§ 1º A ASTA estabelecerá as normas de construção, que poderão conter diferentes especificações para atendimento às condições regionais onde a embarcação navegará.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Art. 15. A embarcação construída no País ou no estrangeiro, para pessoa física ou jurídica brasileira, estará sujeita ao atendimento de requisitos ou características que a tornem possível de ser operada como navio auxiliar da Armada, em caso de Mobilização Nacional.

Parágrafo único. O Ministério dos Transportes e o Ministério da Marinha estabelecerão critérios específicos de alterações dos projetos de construção naval, de interesse nacional, que receberão incentivos e tratamento diferenciado aos financiamentos para a construção de navios, para empresas nacionais que adotarem tais alterações.

Art. 16. A construção de embarcação depende de licença da ASTA.

§ 1º A ASTA estabelecerá normas especificando os documentos necessários à obtenção da licença para a construção e poderá dispensar essas exigências, em todo ou em parte, em função do porte da embarcação, do ambiente onde for navegar e do serviço em que será empregada.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Seção II
Da Arqueação e Borda Livre de Embarcações

Art. 17. A ASTA estabelecerá normas para medidas de arqueação, a que poderão estar sujeitas as embarcações, e emitirá o certificado correspondente.

§ 1º No caso de reparos que alterem a arqueação original, a embarcação deverá ser novamente arqueada.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 18. A ASTA estabelecerá normas para fixação da borda livre das embarcações, de acordo com suas características técnicas e operacionais e as águas onde navegará.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção III
Da Classificação e Marcação de Embarcações

Art. 19. A embarcação será classificada conforme a categoria de navegação para a qual está capacitada, o sistema de propulsão e a atividade em que será empregada.

Art. 20. A ASTA estabelecerá normas para marcação do nome, classificação e porto de inscrição da embarcação, visando à sua identificação.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção IV
Da Inscrição e Registro de Propriedade de Embarcações

Art. 21. A inscrição de uma embarcação é o seu cadastramento nos Órgãos Subordinados, quando lhe são atribuídos nome e número de identificação e é expedido o respectivo Título de Inscrição e Propriedade.

§ 1º A ASTA estabelecerá normas para inscrição das embarcações.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 4.

Art. 22. O Registro de Propriedade da Embarcação é o seu cadastramento no Tribunal Marítimo, com atribuição do nome, número de registro e a competente expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima.

Parágrafo único. Os registros de armador, de propriedade de embarcações, de direitos reais e demais ônus sobre as embarcações obedecerão à legislação específica.

Seção V
Do Reparo de Embarcações

Art. 23. A ASTA estabelecerá normas para o controle de docagens, reparos e alterações de características das embarcações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo I.

Art. 24. A alteração de características de qualquer embarcação deverá ser previamente autorizada pela ASTA, após avaliação do projeto pertinente.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 25. A ASTA estabelecerá áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos.

Seção VI
Das Empresas de Navegação, Estaleiros, Carreiras, Diques, Oficinas de Reparos e Construção Naval

Art. 26. As empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques, as oficinas de reparos e construção naval, não pertencentes à Marinha do Brasil, deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 27. O proprietário de empresa de navegação, estaleiro, carreira, dique, ou oficina de reparos e construção naval deverá fornecer à ASTA, ou aos Órgãos Subordinados, as informações de natureza técnica que lhes forem requisitadas.

§ 1º As informações, que devam ter divulgação restrita, serão prestadas sob sigilo.

§ 2º A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Título II
Da Navegação Mercante

Capítulo I
Do Pessoal Empregado na Navegação Mercante

Seção I
Da Habilitação

Art. 28 - Os profissionais empregados na navegação mercante, são denominados aquaviários e terão habilitação certificada pela ASTA, que especificará os cargos e funções que podem ser desempenhados de acordo com cada nível de habilitação.

§ 1º - A habilitação dos pescadores, no âmbito desta lei objetiva, apenas, seu desempenho como tripulantes das embarcações.

§ 2º - A ASTA observará, quando do estabelecimento dos requisitos de habilitação e no que couber, os atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hídrica.

§ 3º - Somente os aquaviários poderão ser habilitados como práticos, conforme especificado em normas estabelecidas pela ASTA.

Seção II
Da Tripulação de Segurança

Art. 29 A ASTA estabelecerá normas para determinação da tripulação de segurança.

§ 1º A ASTA poderá, a qualquer momento, alterar a tripulação de segurança, caso sejam alteradas as condições operacionais da embarcação.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 3.

Seção III
Da Vistoria de Embarcações

Art. 30. As vistorias são classificadas em:

I - Inicial;
II - Periódica; e
III - Especial.

§ 1º Vistoria Inicial - é a realizada antes da embarcação ser posta em serviço, para verificação da compatibilidade de sua construção com os planos aprovados, devendo ser feita em seco e flutuando.

§ 2º Vistoria Periódica - é a realizada em prazos determinados, estabelecidos por Convenções Internacionais ou pela ASTA.

§ 3º Vistoria Especial - é a realizada na embarcação ou carga, em qualquer época, para fins específicos.

Art. 31. A ASTA estabelecerá as normas reguladoras e as embarcações, incluídas as afretadas ou arrendadas, que estarão sujeitas a vistorias.

§ 1º As plataformas fixas, que não possam ser rebocadas, consideradas obras sobre águas, também estão sujeitas a vistorias.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 32. Todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, estão sujeitas à vistoria especial sem aviso prévio, por determinação da ASTA ou Órgão Subordinado.

Título III
Da Atividade de Esporte e Recreio
Capítulo I
Do Pessoal Amador

Art. 33. O pessoal que opera ou equipa as embarcações de esporte e recreio, sem remuneração, constitui o grupo de Amadores.

Art. 34. A ASTA estabelecerá normas especificando as categorias do grupo de Amadores e os procedimentos para sua habilitação.

Parágrafo único. O documento de habilitação deve ser emitido com prazo de validade e sua revalidação obedecerá às normas a que se refere este artigo.

Art. 35. A embarcação de esporte e recreio poderá lotar profissionais, contratados para sua operação.

Art. 36. A ASTA poderá determinar a tripulação de segurança para embarcação de esporte e recreio, em função de seu porte e classe de navegação.

Art. 37. A infração das normas citadas nesta Seção sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1,2 e 4.

Capítulo II
Da Vistoria de Embarcações

Art. 38. A ASTA estabelecerá as normas para as vistorias das embarcações de esporte e recreio, as quais deverão considerar o tipo de navegação e as características da atividade esportiva na qual serão empregadas.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Capítulo III
Das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas

Art. 39. As marinas, clubes e entidades desportivas náuticas deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrafo único - A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 40. A ASTA poderá estabelecer normas especificando os deveres e as regras para salvaguarda da vida humana nas águas e para a segurança da navegação, que deverão ser observadas por essas organizações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo I.

Título IV
Da Polícia Naval

Capítulo I
Da Atividade e Competência

Art. 41. A ação da Polícia Naval abrangerá as águas sob jurisdição nacional. O pessoal da Marinha Mercante e os armadores, as embarcações nacionais e as embarcações estrangeiras em águas sob jurisdição nacional, empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques e as oficinas de reparo e construção naval, a extração de minerais e as obras sob, sobre e às margens das águas, no que se referir à defesa nacional, segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e à prevenção da poluição hídrica.

§ 1º Considera-se como margem, para efeito desta Lei, as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar, ou de preamar de sizígia.

§ 2º A proteção à integridade física de quaisquer pessoas, contra o tráfego de embarcações, nas áreas adjacentes à praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres, será de responsabilidade dos órgãos estaduais competentes.

Art. 42. A Polícia Naval também fiscalizará o lançamento de detritos ou descargas de poluentes nas águas por embarcações, plataformas fixas e sua instalações de apoio.

Capítulo II
Da Entrada e Saída de Embarcações

Seção I
Da Navegação Mercante

Art. 43. A ASTA estabelecerá normas para controle da entrada e saída de embarcações nos portos nacionais.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 44. A embarcação estrangeira, quando da entrada em porto nacional, poderá ser visitada por representante de Órgão Subordinado, para verificação de suas condições operacionais, de sua documentação e da habilitação de quaisquer tripulantes.

§ 1º Caso os documentos e certificados exigidos estejam irregulares e as condições operacionais da embarcação se encontrem em situação precária, constituindo-se em ameaça de danos ao meio ambiente, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, a ASTA poderá determinar a permanência da embarcação no porto, para sanar a deficiência constatada ou determinar a sua saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, desde que preservada a salvaguarda da vida humana nas águas.

§ 2º Caso seja determinada a permanência ou a saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, a ASTA deverá comunicar o fato à autoridade consular do país de bandeira da embarcação.

Art. 45. A ASTA estabelecerá normas de tráfego e permanência para as embarcações empregadas na navegação interior, nos portos nacionais, atracadouros, fundeadouros, rotas, canais e vias navegáveis, que atenderão às peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

§ 1º Caso uma embarcação vá navegar em águas interiores brasileiras e a certificação dos tripulantes não comprovar habilitação para navegação prática no trecho a ser navegado, o prosseguimento da singradura ficará condicionado ao embarque de pessoal habilitado.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 3.

Seção II
Da Atividade de Esporte e Recreio

Art. 46. As entradas e saídas de embarcação de esporte e recreio, realizando navegação de alto-mar, costeira ou interior, deverão ser comunicadas aos Órgãos Subordinados.

§ 1º A ASTA estabelecerá normas especificando as condições, os documentos necessários e o responsável por essa comunicação.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Capítulo III
Da Navegação em Águas Restritas

Art. 47. A ASTA estabelecerá normas para o tráfego e permanência das embarcações ao longo da costa, dos rios, nos lagos e lagoas, no canais, nos portos, nas áreas de tráfego intenso e nas rotas especiais de navegação.

§ 1º - A ASTA estabelecerá as limitações à navegação nas áreas usadas por banhistas ou utilizadas por outras atividades que possam ser postas em risco pelas embarcações, considerando-se, em princípio, a distância de duzentos metros das margens, onde tais situações ocorram, como faixa da segurança a partir da qual poderá ser liberada a navegação.

§ 2º - No estabelecimento das limitações indicadas no parágrafo anterior, deverão ser observados e considerados os códigos e posturas municipais ou estaduais existentes e aplicáveis à cada localidade.

§ 3º - A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 4.

Seção I
Do Serviço de Praticagem

Art. 48. As atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, desempenhadas onde ocorram peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação, constituem o serviço de praticagem, como a seguir indicado:

I - direção da navegação de praticagem ao longo de rios, lagos, lagoas, canais, portos e barras;

II - assessoramento ao comandante do navio nas manobras e serviços correlatos, fainas de fundear , amarrar e desamarrar de bóias, suspender, atracar, desatracar e mudar de fundeadouro ou cais, entrada de dique, em portos, dentro das zonas de praticagem.

Parágrafo único. Serão consideradas, ainda, atividades de praticagem, outras relativas à segurança da navegação e que, não estando enquadradas no presente artigo, possam vir a ser determinadas como tal, pela ASTA ou pelos Órgãos Subordinados, na respectiva área de jurisdição.

Art. 49. Compete à ASTA, considerando os interesses navais e da defesa nacional, da segurança da navegação e da salvaguarda da vida humana na água, criar, extinguir e determinar as zonas em que a utilização dos serviços de praticagem é obrigatória, bem como as embarcações dispensadas desse serviços.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 50 As atividades dos Serviços de Praticagem serão executados por Práticos, devidamente habilitados para a respectiva Zona de Praticagem, mediante acordo de prestação de Serviços de Praticagem realizado entre as Associações de Práticos ou Comissões e as empresas de navegação ou seus representantes, no qual serão

discriminadas as diversas fainas de praticagem que poderão ser executadas e as condições para remuneração dos serviços a serem prestados.

§ 1º Para o estabelecimento dessas fainas, deverão ser rigorosamente observadas as instruções da ASTA quanto ao limite da Zona de Praticagem e pontos de recebimento de Práticos.

§ 2º Quando não for possível o acordo previsto no *caput* deste artigo, a ASTA arbitrará as remunerações visando a não interrupção dos serviços, até a solução definitiva entre as partes ou através dos meios judiciais cabíveis.

Art. 51. Os práticos, considerados profissionais não-tripulantes, serão, original e necessariamente, aquaviários e com nível de habilitação mínimo estabelecido pela ASTA para cada zona de praticagem.

Parágrafo único. Para o efetivo exercício da praticagem, requerer-se-á do prático que seja devidamente habilitado pela ASTA, para cada zona de praticagem.

Art. 52. A ASTA estabelecerá normas para o acesso, a habilitação, a manutenção da qualificação e o serviço dos Práticos para cada Zona, bem como delimitará as Zonas onde a praticagem seja obrigatória e especificará as embarcações dispensadas do Serviço de Praticagem.

§ 1º O preenchimento das vagas de Prático, que ocorrerem por quaisquer motivos nas Zonas de Praticagem, será feito mediante realização de exame para Praticante de Prático, por determinação da ASTA.

§ 2º O número de Práticos para cada Zona será fixado pela ASTA de forma a atender as necessidades do tráfego aquaviário, sem sobrecarga permanente de trabalho, garantindo, por outro lado, que a freqüência de prestação do serviço assegure a manutenção da qualificação técnica do Prático, sem risco de degradação do seu grau de adestramento.

§ 3º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator a penalidade do Grupo 1.

Art. 53. No caso da extinção dos serviços de praticagem de determinada zona, os práticos desta zona poderão ser aproveitados em outra zona de

praticagem, à critério da ASTA, ficando, para isso, sujeitos a um estágio de adaptação e atendimento ao nível de habilitação exigido pela ASTA para a nova zona de praticagem.

Art. 54. O serviço de praticagem deverá estar disponível a todo e qualquer momento, sendo considerado atividade essencial.

§ 1º Os Práticos não poderão recusar-se a prestação do serviço de praticagem, ainda que existam divergências sobre remuneração decorrente.

§ 2º Os Práticos, de preferência, exercerão, a profissão reunidos em associação ou comissão, a fim de que seja assegurada a praticagem ininterruptamente a todos os navios, independente de tipo e porte bruto, que naveguem na Zona para a qual estão habilitados.

§ 3º Nas Zonas em que, por qualquer razão, não forem criadas associações, a ASTA baixará as normas complementares para o funcionamento do serviço de praticagem.

4º A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do grupo II.

Seção II
Da Sinalização e Obstáculos à Navegação

Art. 55. É proibida a instalação ou retirada dos sinais náuticos de auxílio à navegação ou de demarcações especiais, bem como a alteração de suas características e posicionamento.

§ 1º É vedada a utilização dos sinais náuticos para qualquer fim que não seja o específico.

§ 2º A infração deste artigo ou de seu § 1º sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 6.

Art. 56. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitarão o infrator a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, além da penalidade do Grupo 1.

Art. 57. A execução de obra pública ou particular e a instalação de qualquer obstáculo à navegação, sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, depende de autorização da ASTA, que estabelecerá normas a respeito.

§ 1º A ASTA avaliará o projeto em função da localização, porte, formas e aspectos físicos da obra pretendida e suas implicações para a navegação.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1, 5 e 6

Art. 58. A pesquisa e lavra de minerais nas águas navegáveis, sob jurisdição nacional, dependerão de previa autorização da ASTA, que estabelecerá as normas de procedimentos para evitar riscos à navegação.

§ 1º A pesquisa ou lavra de minerais não poderá inviabilizar a navegação praticada por embarcações mercantes, de Estado ou de guerra.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Título V
Das Penalidades

Capítulo I
Do Processo

Art. 59. Constitui infração o não-cumprimento das normas estabelecidas nesta Lei ou das decorrentes emitidas pela ASTA ou Órgãos Subordinados.

Art. 60. Constatada a infração, será lavrado, pelo Órgão Subordinado, o Auto de Infração, devendo a pena pertinente ser por ele aplicada.

Parágrafo único. A infração cometida e a pena estabelecida deverão ser comunicadas ao infrator.

Art. 61. Da pena imposta caberá, em primeira instância, recurso ao Órgão Subordinado que a impôs e, em seqüência, aos demais níveis da cadeia hierárquica.

§ 1º O prazo para o recurso é de trinta dias a contar do conhecimento da pena ou do indeferimento do recurso.

§ 2º A autoridade recorrida terá o prazo de trinta dias, a contar do recebimento do pedido, para julgamento do recurso interposto.

§ 3º Os prazos estabelecidos neste artigo poderão ser prorrogados por igual período, a critério da ASTA.

§ 4º A ASTA é a instância final, na esfera administrativa, para julgamento de recursos.

Art. 62. Estabelecida a multa, o infrator terá um prazo de quinze dias, a contar da data em que tomar conhecimento, para pagamento do valor estipulado.

Parágrafo único. O recurso em segunda instância exige o depósito prévio da multa imposta.

Art. 63. Respondem solidária ou isoladamente pelas infrações a esta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador, o afretador, o agente de navegação ou quem legalmente os represente;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais; e

IV - seu autor material.

Art. 64. A embarcação apreendida será recolhida à área determinada ou depósito dos Órgãos Subordinados.

§ 1º O Órgão Subordinado poderá designar responsável para guarda de embarcação apreendida, que poderá ser seu proprietário, armador, agente de navegação ou outros com interesse na embarcação.

§ 2º O proprietário da embarcação terá um prazo de trinta dias, a contar da data da apreensão, para regularização de sua situação, findo o qual ela poderá ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 65. As despesas, relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida serão custeadas pelo seu proprietário, armador ou outro responsável, que responderão, nesta ordem, perante a ASTA ou Órgão Subordinado.

Capítulo II
Das Penas

Art. 66. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - Grupo 1 - multa;

II - Grupo 2 - suspensão ou cancelamento do documento de habilitação;

III - Grupo 3 - retirada de tráfego ou impedimento de saída;

IV - Grupo 4 - apreensão da embarcação;

V - Grupo 5 - embargo ou paralisação de atividade ; e

VI - Grupo 6 - demolição de obra.

Parágrafo único. Os valores para multa deverão ser estabelecidos pela ASTA no mês de janeiro e revistos em julho, anualmente.

Art. 67. São fatores agravantes: reincidência na mesma falta no período de um ano; emprego de embarcação na prática de ato ilícito; embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica; envolvimento de embarcação destinada a transporte de passageiros.

§ 1º Existindo agravante, a multa poderá ser aumentada em até cem por cento de seu valor.

§ 2º A reincidência, no período de um ano, na condução de embarcação em estado de embriaguez ou sob efeito de outra substância entorpecente ou tóxica, sujeita o profissional a julgamento no foro estabelecido por lei e o amador ao cancelamento do documento de habilitação, a critério do Órgão Subordinado.

Art. 68. A pena de cancelamento do documento de habilitação para profissionais somente poderá ser aplicada após decisão do Tribunal Marítimo que a determine.

Art. 69. A pena de demolição de obra ou paralisação de atividade minerária somente será aplicada pela ASTA.

Parágrafo único. A demolição de obra será realizada pelo seu responsável, o qual sujeitar-se-á, ainda, à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação; caso não o faça, a ASTA o fará por seus próprios meios ou contratação de terceiros, às custas do infrator e proporá ao Ministério Público a ação judicial correspondente para o ressarcimento dos custos de despesas.

Art. 70. A pena de multa não se executará quando incidir sobre os recursos indispensáveis à manutenção do infrator e sua família.

Título VI
Das disposições Finais

Art. 71. Os profissionais dos atuais grupos e categorias serão enquadrados nos níveis de habilitação que a ASTA vier a estabelecer.

Parágrafo único. Os Estivadores e Mergulhadores não constituirão grupos para os efeitos desta lei.

Art. 72. A ASTA designará Comissão Técnica para atendimento das seguintes finalidades:

I - proposição e atualização de normas;

II - acompanhamento ou realização de testes em equipamentos, e inspeções técnicas;

III - realização de perícias para constatação de causas de avarias; e

IV - outras julgadas pertinentes.

Parágrafo único. A ASTA poderá designar especialista não-pertencente ao seu quadro de pessoal, ou entidade especializada, para compor a Comissão Técnica, a fim de tratar de assunto específico, por tempo determinado.

Art. 73. A ASTA estabelecerá os valores a serem pagos pelos diversos serviços e despesas decorrentes, que ela ou seus órgãos subordinados prestarem, tais como: vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros.

Parágrafo único. A indenização prevista neste artigo deverá ser paga no ato da solicitação do serviço.

Art. 74. Qualquer outro recurso, que não seja decorrente de aplicação de pena obedecerá, para sua tramitação, ao previsto no artigo 60.

Art. 75. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela ASTA ou Órgãos Subordinados, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

§ 1º Toda pessoa jurídica ou física penalmente capaz, envolvida, por qualquer forma ou motivo, em acidente ou fato da navegação, está jurisdicionada ao Tribunal Marítimo.

§ 2º É vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada após instauração de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção daquelas decorrentes da poluição das águas.

Art. 76. A ASTA estabelecerá as normas para o cerimonial a ser obedecido a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 77. A ASTA estabelecerá normas para o uso de uniformes a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 78. Os valores arrecadados com a aplicação de multas serão empregados nas atividades de fiscalização exercidas pela Polícia Naval.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art. 79. A ASTA terá um prazo de 180 dias após a publicação desta Lei para emissão das normas decorrentes.

Art. 80. O art. 3º da Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º As embarcações brasileiras, exceto as de Guerra e as demais de Estado, estão obrigadas ao Registro de Propriedade no Tribunal Marítimo, quando tiverem arqueação bruta (AB) igual ou superior a vinte, se empregadas em mar aberto, ou arqueação bruta (AB) igual ou superior a cinqüenta, se empregadas na navegação interior".

Art. 81. Esta Lei entrará em vigor 180 dias após a data de sua publicação.

Art. 82. Revogam-se o Decreto-Lei nº 2.161, de 30 de abril de 1940; os parágrafos 1º e 2º do artigo 3º, artigos 5º e do 12 ao 23 do Decreto-Lei nº 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-Lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941; a Lei nº 5838, de 5 de dezembro de 1972; o Decreto-Lei nº 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-Lei nº 4.557, de 10 de agosto de 1942; o Decreto-Lei nº 87.648, de 24 de setembro de 1982; o Decreto nº 97.026, de 1º de novembro de 1988; o Decreto nº 511, de 27 de abril de 1992 e o decreto nº 87.891, de 3 de dezembro de 1982 e demais disposições em contrário."

Sala das Sessões, em 30 de maio de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS
Relator

50464910.082

CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259-A/93

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa Nacional, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou, unanimemente, com Substitutivo, o Projeto de Lei nº 4.259-A/93 e as emendas de nºs 1 e 4, apresentadas ao Substitutivo, na Comissão, com adoção da emenda nº 8, apresentada na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, nos termos do parecer do Relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Elias Murad - Presidente, Antônio Feijão e Francisco Rodrigues, Vice-Presidentes, José Genoíno, Luciano Pizzatto, Maria Valadão, Moisés Lipnik, Werner Wanderer, Maurício Campos, Rogério Silva, Abelardo Lupion, Carlos Magno, Ivo Mainardi, Aldo Rebelo, Haroldo Lima, Adão Preto, Rommel Feijó, Marcio Fortes, Marcelo Barbieri, Jair Bolsonaro, Augusto Nardes, Sérgio Carneiro e Firmo de Castro.

Sala da Comissão, em 30 de maio de 1996.

Deputado **ELIAS MURAD**
Presidente

CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO AO PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Título I

Disposições Preliminares

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, abrangendo:

I - os profissionais e amadores, integrantes de tripulação de embarcações e os profissionais não-tripulantes que exercem atividade a bordo com o navio em movimento;

II - a embarcação, em suas fases de projeto, construção, operação, docagem, reparo e baixa; e

III - o meio aquático, no que diz respeito à sinalização e divulgação das limitações e condições de tráfego das vias navegáveis.

§ 1º As embarcações brasileiras, seus tripulantes, profissionais e amadores, bem como os profissionais não-tripulantes a bordo, ainda que fora das águas sob jurisdição brasileira, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitadas, quando em águas estrangeiras, a soberania do Estado ribeirinho.

§ 2º As embarcações de Estado, as embarcações estrangeiras e quaisquer aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas ao previsto nesta Lei, no que couber.

Art. 2º Esta Lei e normas decorrentes atenderão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais, ratificados pelo Brasil, relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição causada por embarcações.

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - Tráfego Aquaviário - movimentação de embarcações realizada por via aquática;

II - Navegação - atividade de conduzir, com segurança, uma embarcação de um ponto a outro, por via aquática;

III - Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA - autoridade exercida pelo Ministério da Marinha, que designará responsáveis pelo controle da implementação desta Lei e pelo estabelecimento das normas decorrentes;

IV - Órgão Subordinado - órgão com autonomia limitada que, sob supervisão da ASTA, participa do controle de execução desta Lei;

V - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar e serem transportadas, de conformidade com as normas estabelecidas pela ASTA;

VI - Tripulante - profissional ou amador habilitado, que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação, devidamente inscrito em Órgão Subordinado;

VII - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

VIII - Comandante - denominação genérica do tripulante que é o responsável pela operação e a manutenção, em condições de segurança, de embarcação, carga, seus tripulantes e demais pessoas a bordo; o Comandante, em algumas embarcações, pode ser denominado Mestre, Arrais ou Patrão;

IX - Imediato - tripulante que, por sua experiência e habilitação, tem condições de substituir o Comandante, em circunstâncias de impedimentos funcionais; normalmente, o Imediato é adrede comissionado com esse título pelo proprietário da embarcação, ou seus prepostos legais;

X - Profissional Não-tripulante - todo aquele que, inscrito ou não nos Órgãos Subordinados, presta, a bordo, serviços de natureza transitória;

XI - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação, mediante remuneração ou como convidado;

XII - Amador - tripulante habilitado a operar apenas embarcações de esporte e recreio;

XIII - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua utilização, pondo-a, ou não, a navegar por sua conta;

XIV - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação está sujeito a registro no Tribunal Marítimo e inscrição em Órgão Subordinado, ou em apenas uma dessas organizações oficiais;

XV - Agente de Navegação - pessoa física ou jurídica, representante dos interesses do proprietário, armador ou outro responsável pela embarcação;

XVI - Embarcação - qualquer construção suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, quaisquer que sejam suas características, capaz de transportar pessoas ou cargas e sujeita a inscrição nos Órgãos Subordinados, de acordo com as normas estabelecidas pela ASTA; as plataformas flutuantes e as fixas, quando rebocadas, são também consideradas embarcações;

XVII - Vistoria - atividade técnico-administrativa pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais pertinentes, referentes às condições de segurança, eficiência e conforto das embarcações, plataformas fixas e móveis;

XVIII - Docagem - ato de colocar a embarcação em seco para execução de reparo, alteração de características, pintura, vistoria ou perícia;

XIX - Reparo - ato de reconduzir a embarcação ou equipamento às condições de segurança operativa, anteriores à avaria ou ao desgaste natural; é considerado reparo, também, a alteração de características de embarcação, mediante a execução de um conjunto de ações corretivas ou preventivas;

XX - Polícia Naval - atividade de cunho administrativo exercida pelos Órgãos Subordinados, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, normas decorrentes, atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hídrica; e

XXI - Portos - instalações construídas e aparelhadas para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias.

Art. 4º Com o propósito de promover a segurança do tráfego aquaviário e contribuir para a salvaguarda da vida humana nas águas e para a prevenção da poluição hídrica, compete à ASTA estabelecer normas para:

I - inscrição e controle dos profissionais da Marinha Mercante e dos amadores;

II - determinação da tripulação de segurança das embarcações;

III - habilitação dos profissionais da Marinha Mercante e dos amadores;

IV - estabelecimento de requisitos de projetos, construção, equipamentos e operação das embarcações, que digam respeito à salvaguarda da vida humana, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente;

V - licenciamento da construção e alteração de características das embarcações;

VI - realização de vistorias;

VII - inscrição de embarcações e fiscalização do registro da propriedade;

VIII - determinação dos equipamentos e acessórios para embarcações que devam receber homologação para uso a bordo;

IX - estabelecimento da dotação de equipamentos e acessórios de salvatagem para embarcações;

X - realização do registro, vistoria e certificação de helipontos das plataformas marítimas e das embarcações que operem em águas sob jurisdição nacional, de acordo com as normas em vigor, visando a correspondente homologação por parte do órgão competente do Ministério da Aeronáutica;

XI - autorização para execução de projetos de obras e a realização de pesquisa e lavra de minerais em águas sob jurisdição nacional, no que concerne à segurança da navegação e a defesa nacional, sem prejuízo das autorizações a serem obtidas nos demais órgãos competentes; e

XII - atividades de Polícia Naval.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representará a ASTA no que for pertinente.

Art. 5° Para os efeitos desta Lei, as embarcações são grupadas como se segue:

I - mercante - quando empregada com finalidade comercial; sendo que a embarcação de pesca é um caso especial de embarcação mercante;

II - de Estado - quando, pertencente a órgão público, empregada na execução de atividade de competência do órgão a que se vincula, sem finalidade comercial.

III - de guerra - quando, pertencente às Forças Armadas de um Estado, ostenta sinais exteriores próprios de navios de guerra de sua nacionalidade; esteja sob o comando de um oficial legalmente designado pelo Governo do Estado, devendo o nome do Comandante constar do Boletim dos Oficiais da Força Singular a que pertence ou em documento equivalente; e seja guarnecido por uma tripulação regida pela disciplina militar;

V - especiais - quando empregadas em atividades que não as enquadradas nos incisos anteriores.

Art. 6° - Para os efeitos desta Lei, a navegação é dividida em:

I - de Alto-mar - quando realizada em águas marítimas, fora dos limites de visibilidade da costa;

II - Costeira - quando realizada em águas marítimas, ao longo do litoral, dentro dos limites de visibilidade da costa;

III - Interior - quando realizada nas baías e demais águas marítimas consideradas abrigadas pela ASTA, nos rios, lagos, lagoas e canais.

§ 1° - As embarcações mercantes, excetuadas as de pesca, são classificadas em função do percurso de suas derrotas, como a seguir indicado:

a) Longo-curso - quando navegam predominantemente em alto mar, entre portos nacionais e estrangeiros;

b) Cabotagem - quando navegam predominantemente ao longo da costa atlântica da América do Sul, entre portos nacionais ou entre portos nacionais e estrangeiros;

c) Interior de percurso nacional - quando navegam exclusivamente em trechos sob jurisdição nacional de baías, rios, lagos, lagoas e canais;

d) Interior de percurso internacional - quando navegam em águas interiores que façam fronteira com outro país ou entre portos nacionais e estrangeiros localizados em vias navegáveis interiores.

§ 2° - Os limites da navegação interior serão definidos pela ASTA.

§ 3° - A ASTA poderá estabelecer requisitos adicionais para a navegação, de mar aberto ou interior, quando realizada entre portos nacionais e estrangeiros, com vistas a atender exigências internacionais acatadas pelo Brasil.

§ 4° - As embarcações de apoio marítimo à prospecção e exploração de petróleo no leito submarino são abarcadas pela classificação da letra b) do § 1° deste artigo.

Capítulo I
Do Pessoal

Art. 7º As pessoas a bordo de uma embarcação podem ser denominadas:

I - Comandante;

II - tripulante;

III - profissional não-tripulante; ou

IV - passageiro.

Parágrafo único. Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Seção I
Do Comandante

Art. 8º O Comandante é o tripulante responsável:

I - pelo cumprimento, a bordo, de toda legislação, normas e atos internacionais ratificados pelo Brasil, e pela execução de técnicas relativas à salvaguarda da vida humana nas águas e à segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

II - pela manutenção da disciplina a bordo;

III - pelo cumprimento dos limites autorizados de carga e de lotação para determinada embarcação;

IV - pela comunicação à ASTA, ou a quem esta designar, pelo meio mais rápido de que dispuser, de qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e quaisquer obstáculos ou estorvos à navegação que encontrar;

V - pela lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos; pelo inventário e arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo e sua entrega à autoridade competente e pela realização de casamentos e aprovação de testamentos "in extremis"; e

VI - pela comunicação aos Órgãos Subordinados dos acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator a penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 9º O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia das pessoas, da embarcação e cargas transportadas, poderá adotar as seguintes medidas;

I - sanções trabalhistas previstas na legislação pertinente;

II - desembarque de qualquer pessoa; e

III - detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para manutenção da integridade física das pessoas, da embarcação ou da carga.

Seção II
Dos Tripulantes

Art. 10. As principais atribuições de cada um dos tripulantes, correspondentes aos trabalhos rotineiros que exercem a bordo, são fixadas de acordo com normas estabelecidas pelo órgão governamental competente, após consulta à ASTA.

Parágrafo único. O embarque e desembarque de tripulante são decorrências do contrato de trabalho, não implicando o desembarque, necessariamente, na rescisão desse contrato.

Art. 11. A habilitação dos tripulantes obedece às normas próprias do ensino profissional marítimo.

Parágrafo único. A habilitação dos pescadores no âmbito desta Lei objetiva, apenas, seu desempenho como tripulantes de embarcações.

Art. 12. A ASTA estabelecerá normas para a evolução profissional dos tripulantes.

Seção III
Dos Passageiros e Profissionais Não-Tripulantes

Art. 13. Os passageiros e profissionais não-tripulantes estarão sujeitos à autoridade do Comandante da embarcação, devendo cumprir o que lhes é preconizado em legislação especifica.

Parágrafo único. A ASTA estabelecerá requisitos mínimos de habilitação para os profissionais não-tripulantes cujas atividades se relacionem com a segurança da navegação.

Capítulo II
Do Material

Seção I
Da Construção de Embarcações

Art. 14. A construção de embarcações obedecerá a padrões técnicos, visando à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente.

§ 1º A ASTA estabelecerá as normas de construção, que poderão conter diferentes especificações para atendimento às condições regionais onde a embarcação navegará.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Art. 15. A embarcação construída no País ou no estrangeiro, para pessoa física ou jurídica brasileira, estará sujeita ao atendimento de requisitos ou caracteristicas que a tornem possível de ser operada como navio auxiliar da Armada, em caso de Mobilização Nacional.

Parágrafo único. O Ministério dos Transportes e o Ministério da Marinha estabelecerão critérios específicos de alterações dos projetos de construção naval, de interesse nacional, que receberão incentivos e tratamento diferenciado aos financiamentos para a construção de navios, para empresas nacionais que adotarem tais alterações.

Art. 16. A construção de embarcação depende de licença da ASTA.

§ 1° A ASTA estabelecerá normas especificando os documentos necessários a obtenção da licença para a construção e poderá dispensar essas exigências, em todo ou em parte, em função do porte da embarcação, do ambiente onde for navegar e do serviço em que será empregada.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Seção II
Da Arqueação e Borda Livre de Embarcações

Art. 17. A ASTA estabelecerá normas para medidas de arqueação, a que poderão estar sujeitas as embarcações, e emitirá o certificado correspondente.

§ 1° No caso de reparos que alterem a arqueação original, a embarcação deverá ser novamente arqueada.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 18. A ASTA estabelecerá normas para fixação da borda livre das embarcações, de acordo com suas características técnicas e operacionais e as águas onde navegará.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitara o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção III
Da Classificação e Marcação de Embarcações

Art. 19. A embarcação será classificada conforme a categoria de navegação para a qual está capacitada, o sistema de propulsão e a atividade em que sera empregada.

Art. 20. A ASTA estabelecerá normas para marcação do nome, classificação e porto de inscrição da embarcação, visando à sua identificação.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção IV
Da Inscrição e Registro de Propriedade de Embarcações

Art. 21. A inscrição de uma embarcação é o seu cadastramento nos Órgãos Subordinados, quando lhe são atribuídos nome e número de identificação e é expedido o respectivo Título de Inscrição e Propriedade.

§ 1° A ASTA estabelecerá normas para inscrição das embarcações.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 4.

Art. 22. O Registro de Propriedade da Embarcação é o seu cadastramento no Tribunal Marítimo, com atribuição do nome, número de registro e a competente expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima.

Parágrafo único. Os registros de armador, de propriedade de embarcações, de direitos reais e demais ônus sobre as embarcações obedecerão à legislação específica.

Seção V
Do Reparo de Embarcações

Art. 23. A ASTA estabelecerá normas para o controle de docagens, reparos e alterações de características das embarcações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo I.

Art. 24. A alteração de características de qualquer embarcação deverá ser previamente autorizada pela ASTA, após avaliação do projeto pertinente.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 25. A ASTA estabelecerá áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos.

Seção VI
Das Empresas de Navegação, Estaleiros, Carreiras, Diques, Oficinas de Reparos e Construção Naval

Art. 26. As empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques, as oficinas de reparos e construção naval, não pertencentes à Marinha do Brasil, deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 27. O proprietário de empresa de navegação, estaleiro, carreira, dique, ou oficina de reparos e construção naval deverá fornecer à ASTA, ou aos Órgãos Subordinados, as informações de natureza técnica que lhes forem requisitadas.

§ 1º As informações, que devam ter divulgação restrita, serão prestadas sob sigilo.

§ 2º A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Título II
Da Navegação Mercante

Capítulo I
Do Pessoal Empregado na Navegação Mercante

Seção I
Da Habilitação

Art. 28 - Os profissionais empregados na navegação mercante, são denominados aquaviários e terão habilitação certificada pela ASTA, que especificará os cargos e funções que podem ser desempenhados de acordo com cada nível de habilitação.

§ 1º - A habilitação dos pescadores, no âmbito desta lei objetiva, apenas, seu desempenho como tripulantes das embarcações.

§ 2º - A ASTA observará, quando do estabelecimento dos requisitos de habilitação e no que couber, os atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hídrica.

§ 3º - Somente os aquaviários poderão ser habilitados como práticos, conforme especificado em normas estabelecidas pela ASTA.

Seção II
Da Tripulação de Segurança

Art. 29 A ASTA estabelecerá normas para determinação da tripulação de segurança.

§ 1º A ASTA poderá, a qualquer momento, alterar a tripulação de segurança, caso sejam alteradas as condições operacionais da embarcação.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 3.

Seção III
Da Vistoria de Embarcações

Art. 30. As vistorias são classificadas em:

I - Inicial;
II - Periódica; e
III - Especial.

§ 1º Vistoria Inicial - é a realizada antes da embarcação ser posta em serviço, para verificação da compatibilidade de sua construção com os planos aprovados, devendo ser feita em seco e flutuando.

§ 2º Vistoria Periódica - é a realizada em prazos determinados, estabelecidos por Convenções Internacionais ou pela ASTA.

§ 3º Vistoria Especial - é a realizada na embarcação ou carga, em qualquer época, para fins específicos.

Art. 31. A ASTA estabelecerá as normas reguladoras e as embarcações, incluídas as afretadas ou arrendadas, que estarão sujeitas a vistorias.

§ 1° As plataformas fixas, que não possam ser rebocadas, consideradas obras sobre águas, também estão sujeitas a vistorias.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 32. Todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, estão sujeitas à vistoria especial sem aviso prévio, por determinação da ASTA ou Órgão Subordinado.

Título III
Da Atividade de Esporte e Recreio
Capítulo I
Do Pessoal Amador

Art. 33. O pessoal que opera ou equipa as embarcações de esporte e recreio, sem remuneração, constitui o grupo de Amadores.

Art. 34. A ASTA estabelecerá normas especificando as categorias do grupo de Amadores e os procedimentos para sua habilitação.

Parágrafo único. O documento de habilitação deve ser emitido com prazo de validade e sua revalidação obedecerá às normas a que se refere este artigo.

Art. 35. A embarcação de esporte e recreio poderá lotar profissionais, contratados para sua operação.

Art. 36. A ASTA poderá determinar a tripulação de segurança para embarcação de esporte e recreio, em função de seu porte e classe de navegação.

Art. 37. A infração das normas citadas nesta Seção sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1,2 e 4.

Capítulo II
Da Vistoria de Embarcações

Art. 38. A ASTA estabelecerá as normas para as vistorias das embarcações de esporte e recreio, as quais deverão considerar o tipo de navegação e as características da atividade esportiva na qual serão empregadas.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Capítulo III
Das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas

Art. 39. As marinas, clubes e entidades desportivas náuticas deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrafo único - A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 40. A ASTA poderá estabelecer normas especificando os deveres e as regras para salvaguarda da vida humana nas águas e para a segurança da navegação, que deverão ser observadas por essas organizações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo I.

Título IV
Da Polícia Naval

Capítulo I
Da Atividade e Competência

Art. 41. A ação da Polícia Naval abrangerá as águas sob jurisdição nacional. O pessoal da Marinha Mercante e os armadores, as embarcações nacionais e as embarcações estrangeiras em águas sob jurisdição nacional, empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques e as oficinas de reparo e construção naval, a extração de minerais e as obras sob, sobre e às margens das águas, no que se referir à defesa nacional, segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e à prevenção da poluição hídrica.

§ 1º Considera-se como margem, para efeito desta Lei, as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar, ou de preamar de sizígia.

§ 2º A proteção à integridade física de quaisquer pessoas, contra o tráfego de embarcações, nas áreas adjacentes à praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres, será de responsabilidade dos órgãos estaduais competentes.

Art. 42. A Polícia Naval também fiscalizará o lançamento de detritos ou descargas de poluentes nas águas por embarcações, plataformas fixas e sua instalações de apoio.

Capítulo II
Da Entrada e Saída de Embarcações

Seção I
Da Navegação Mercante

Art. 43. A ASTA estabelecerá normas para controle da entrada e saída de embarcações nos portos nacionais.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 44. A embarcação estrangeira, quando da entrada em porto nacional, poderá ser visitada por representante de Órgão Subordinado, para verificação de suas condições operacionais, de sua documentação e da habilitação de quaisquer tripulantes.

§ 1º Caso os documentos e certificados exigidos estejam irregulares e as condições operacionais da embarcação se encontrem em situação precária, constituindo-se em ameaça de danos ao meio ambiente, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, a ASTA poderá determinar a permanência da embarcação no porto, para sanar a deficiência constatada ou determinar a sua saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, desde que preservada a salvaguarda da vida humana nas águas.

§ 2º Caso seja determinada a permanência ou a saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, a ASTA deverá comunicar o fato à autoridade consular do país de bandeira da embarcação.

Art. 45. A ASTA estabelecerá normas de tráfego e permanência para as embarcações empregadas na navegação interior, nos portos nacionais, atracadouros, fundeadouros, rotas, canais e vias navegáveis, que atenderão às peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

§ 1º Caso uma embarcação vá navegar em águas interiores brasileiras e a certificação dos tripulantes não comprovar habilitação para navegação prática no trecho a ser navegado, o prosseguimento da singradura ficará condicionado ao embarque de pessoal habilitado.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 3.

Seção II
Da Atividade de Esporte e Recreio

Art. 46. As entradas e saídas de embarcação de esporte e recreio, realizando navegação de alto-mar, costeira ou interior, deverão ser comunicadas aos Órgãos Subordinados.

§ 1º A ASTA estabelecerá normas especificando as condições, os documentos necessários e o responsável por essa comunicação.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Capítulo III
Da Navegação em Águas Restritas

Art. 47. A ASTA estabelecerá normas para o tráfego e permanência das embarcações ao longo da costa, dos rios, nos lagos e lagoas, no canais, nos portos, nas áreas de tráfego intenso e nas rotas especiais de navegação.

§ 1º - A ASTA estabelecerá as limitações à navegação nas áreas usadas por banhistas ou utilizadas por outras atividades que possam ser postas em risco pelas embarcações, considerando-se, em princípio, a distância de duzentos metros das margens, onde tais situações ocorram, como faixa da segurança a partir da qual poderá ser liberada a navegação.

§ 2º - No estabelecimento das limitações indicadas no parágrafo anterior, deverão ser observados e considerados os códigos e posturas municipais ou estaduais existentes e aplicáveis à cada localidade.

§ 3º - A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 4.

Seção I
Do Serviço de Praticagem

Art. 48. As atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, desempenhadas onde ocorram peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação, constituem o serviço de praticagem, como a seguir indicado:

I - direção da navegação de praticagem ao longo de rios, lagos, lagoas, canais, portos e barras;

II - assessoramento ao comandante do navio nas manobras e serviços correlatos, fainas de fundear , amarrar e desamarrar de bóias, suspender, atracar, desatracar e mudar de fundeadouro ou cais, entrada de dique, em portos, dentro das zonas de praticagem.

Parágrafo único. Serão consideradas, ainda, atividades de praticagem, outras relativas à segurança da navegação e que, não estando enquadradas no presente artigo, possam vir a ser determinadas como tal, pela ASTA ou pelos Órgãos Subordinados, na respectiva área de jurisdição.

Art. 49. Compete à ASTA, considerando os interesses navais e da defesa nacional, da segurança da navegação e da salvaguarda da vida humana na água, criar, extinguir e determinar as zonas em que a utilização dos serviços de praticagem é obrigatória, bem como as embarcações dispensadas desse serviços.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 50 As atividades dos Serviços de Praticagem serão executados por Práticos, devidamente habilitados para a respectiva Zona de Praticagem, mediante acordo de prestação de Serviços de Praticagem realizado entre as Associações de Práticos ou Comissões e as empresas de navegação ou seus representantes, no qual serão

discriminadas as diversas fainas de praticagem que poderão ser executadas e as condições para remuneração dos serviços a serem prestados.

§ 1º Para o estabelecimento dessas fainas, deverão ser rigorosamente observadas as instruções da ASTA quanto ao limite da Zona de Praticagem e pontos de recebimento de Práticos.

§ 2º Quando não for possível o acordo previsto no *caput* deste artigo, a ASTA arbitrará as remunerações visando a não interrupção dos serviços, até a solução definitiva entre as partes ou através dos meios judiciais cabíveis.

Art. 51. Os práticos, considerados profissionais não-tripulantes, serão, original e necessariamente, aquaviários e com nível de habilitação mínimo estabelecido pela ASTA para cada zona de praticagem.

Parágrafo único. Para o efetivo exercício da praticagem, requerer-se-á do prático que seja devidamente habilitado pela ASTA, para cada zona de praticagem.

Art. 52. A ASTA estabelecerá normas para o acesso, a habilitação, a manutenção da qualificação e o serviço dos Práticos para cada Zona, bem como delimitará as Zonas onde a praticagem seja obrigatória e especificará as embarcações dispensadas do Serviço de Praticagem.

§ 1º O preenchimento das vagas de Prático, que ocorrerem por quaisquer motivos nas Zonas de Praticagem, será feito mediante realização de exame para Praticante de Prático, por determinação da ASTA.

§ 2º O número de Práticos para cada Zona será fixado pela ASTA de forma a atender as necessidades do tráfego aquaviário, sem sobrecarga permanente de trabalho, garantindo, por outro lado, que a freqüência de prestação do serviço assegure a manutenção da qualificação técnica do Prático, sem risco de degradação do seu grau de adestramento.

§ 3º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator a penalidade do Grupo 1.

Art. 53. No caso da extinção dos serviços de praticagem de determinada zona, os práticos desta zona poderão ser aproveitados em outra zona de

praticagem, à critério da ASTA, ficando, para isso, sujeitos a um estágio de adaptação e atendimento ao nível de habilitação exigido pela ASTA para a nova zona de praticagem.

Art. 54. O serviço de praticagem deverá estar disponível a todo e qualquer momento, sendo considerado atividade essencial.

§ 1° Os Práticos não poderão recusar-se a prestação do serviço de praticagem, ainda que existam divergências sobre remuneração decorrente.

§ 2° Os Práticos, de preferência, exercerão, a profissão reunidos em associação ou comissão, a fim de que seja assegurada a praticagem ininterruptamente a todos os navios, independente de tipo e porte bruto, que naveguem na Zona para a qual estão habilitados.

§ 3° Nas Zonas em que, por qualquer razão, não forem criadas associações, a ASTA baixará as normas complementares para o funcionamento do serviço de praticagem.

4° A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do grupo II.

Seção II
Da Sinalização e Obstáculos à Navegação

Art. 55. É proibida a instalação ou retirada dos sinais náuticos de auxílio à navegação ou de demarcações especiais, bem como a alteração de suas características e posicionamento.

§ 1° É vedada a utilização dos sinais náuticos para qualquer fim que não seja o específico.

§ 2° A infração deste artigo ou de seu § 1° sujeitará o infrator as penalidades dos Grupos 1 e 6.

Art. 56. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitarão o infrator a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, além da penalidade do Grupo 1.

Art. 57. A execução de obra pública ou particular e a instalação de qualquer obstáculo à navegação, sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, depende de autorização da ASTA, que estabelecerá normas a respeito.

§ 1° A ASTA avaliará o projeto em função da localização, porte, formas e aspectos físicos da obra pretendida e suas implicações para a navegação.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1, 5 e 6

Art. 58. A pesquisa e lavra de minerais nas águas navegáveis, sob jurisdição nacional, dependerão de previa autorização da ASTA, que estabelecerá as normas de procedimentos para evitar riscos à navegação.

§ 1° A pesquisa ou lavra de minerais não poderá inviabilizar a navegação praticada por embarcações mercantes, de Estado ou de guerra.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Título V
Das Penalidades

Capítulo I
Do Processo

Art. 59. Constitui infração o não-cumprimento das normas estabelecidas nesta Lei ou das decorrentes emitidas pela ASTA ou Órgãos Subordinados.

Art. 60. Constatada a infração, será lavrado, pelo Órgão Subordinado, o Auto de Infração, devendo a pena pertinente ser por ele aplicada.

Parágrafo único. A infração cometida e a pena estabelecida deverão ser comunicadas ao infrator.

Art. 61. Da pena imposta caberá, em primeira instância, recurso ao Órgão Subordinado que a impôs e, em seqüência, aos demais níveis da cadeia hierárquica.

§ 1° O prazo para o recurso é de trinta dias a contar do conhecimento da pena ou do indeferimento do recurso.

§ 2º A autoridade recorrida terá o prazo de trinta dias, a contar do recebimento do pedido, para julgamento do recurso interposto.

§ 3º Os prazos estabelecidos neste artigo poderão ser prorrogados por igual período, a critério da ASTA.

§ 4º A ASTA é a instância final, na esfera administrativa, para julgamento de recursos.

Art. 62. Estabelecida a multa, o infrator terá um prazo de quinze dias, a contar da data em que tomar conhecimento, para pagamento do valor estipulado.

Parágrafo único. O recurso em segunda instância exige o depósito prévio da multa imposta.

Art. 63. Respondem solidária ou isoladamente pelas infrações a esta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador, o afretador, o agente de navegação ou quem legalmente os represente;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais; e

IV - seu autor material.

Art. 64. A embarcação apreendida será recolhida à área determinada ou depósito dos Órgãos Subordinados.

§ 1º O Órgão Subordinado poderá designar responsável para guarda de embarcação apreendida, que poderá ser seu proprietário, armador, agente de navegação ou outros com interesse na embarcação.

§ 2º O proprietário da embarcação terá um prazo de trinta dias, a contar da data da apreensão, para regularização de sua situação, findo o qual ela poderá ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 65. As despesas, relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida serão custeadas pelo seu proprietário, armador ou outro responsável, que responderão, nesta ordem, perante a ASTA ou Órgão Subordinado.

Capítulo II
Das Penas

Art. 66. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - Grupo 1 - multa;

II - Grupo 2 - suspensão ou cancelamento do documento de habilitação;

III - Grupo 3 - retirada de tráfego ou impedimento de saída;

IV - Grupo 4 - apreensão da embarcação;

V - Grupo 5 - embargo ou paralisação de atividade ; e

VI - Grupo 6 - demolição de obra.

Parágrafo único. Os valores para multa deverão ser estabelecidos pela ASTA no mês de janeiro e revistos em julho, anualmente.

Art. 67. São fatores agravantes: reincidência na mesma falta no período de um ano; emprego de embarcação na prática de ato ilícito; embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica; envolvimento de embarcação destinada a transporte de passageiros.

§ 1° Existindo agravante, a multa poderá ser aumentada em até cem por cento de seu valor.

§ 2° A reincidência, no período de um ano, na condução de embarcação em estado de embriaguez ou sob efeito de outra substância entorpecente ou tóxica, sujeita o profissional a julgamento no foro estabelecido por lei e o amador ao cancelamento do documento de habilitação, a critério do Órgão Subordinado.

Art. 68. A pena de cancelamento do documento de habilitação para profissionais somente poderá ser aplicada após decisão do Tribunal Marítimo que a determine.

Art. 69. A pena de demolição de obra ou paralisação de atividade minerária somente será aplicada pela ASTA.

Parágrafo único. A demolição de obra será realizada pelo seu responsável, o qual sujeitar-se-á, ainda, à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação; caso não o faça, a ASTA o fará por seus próprios meios ou contratação de terceiros, às custas do infrator e proporá ao Ministério Público a ação judicial correspondente para o ressarcimento dos custos de despesas.

Art. 70. A pena de multa não se executará quando incidir sobre os recursos indispensáveis à manutenção do infrator e sua família.

Título VI
Das disposições Finais

Art. 71. Os profissionais dos atuais grupos e categorias serão enquadrados nos níveis de habilitação que a ASTA vier a estabelecer.

Parágrafo único. Os Estivadores e Mergulhadores não constituirão grupos para os efeitos desta lei.

Art. 72. A ASTA designará Comissão Técnica para atendimento das seguintes finalidades:

I - proposição e atualização de normas;

II - acompanhamento ou realização de testes em equipamentos, e inspeções técnicas;

III - realização de pericias para constatação de causas de avarias; e

IV - outras julgadas pertinentes.

Parágrafo único. A ASTA poderá designar especialista não-pertencente ao seu quadro de pessoal, ou entidade especializada, para compor a Comissão Técnica, a fim de tratar de assunto específico, por tempo determinado.

Art. 73. A ASTA estabelecerá os valores a serem pagos pelos diversos serviços e despesas decorrentes, que ela ou seus órgãos subordinados prestarem, tais como: vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros.

Parágrafo único. A indenização prevista neste artigo deverá ser paga no ato da solicitação do serviço.

Art. 74. Qualquer outro recurso, que não seja decorrente de aplicação de pena obedecerá, para sua tramitação, ao previsto no artigo 60.

Art. 75. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei especifica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela ASTA ou Órgãos Subordinados, para posterior julgamento no Tribunal Maritimo.

§ 1° Toda pessoa jurídica ou física penalmente capaz, envolvida, por qualquer forma ou motivo, em acidente ou fato da navegação, está jurisdicionada ao Tribunal Marítimo.

§ 2° É vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada após instauração de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção daquelas decorrentes da poluição das águas.

Art. 76. A ASTA estabelecerá as normas para o cerimonial a ser obedecido a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitara o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 77. A ASTA estabelecerá normas para o uso de uniformes a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 78. Os valores arrecadados com a aplicação de multas serão empregados nas atividades de fiscalização exercidas pela Polícia Naval.

Art. 79. A ASTA terá um prazo de 180 dias após a publicação desta Lei para emissão das normas decorrentes.

Art. 80. O art. 3° da Lei n° 7.652, de 3 de fevereiro de 1988, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3° As embarcações brasileiras, exceto as de Guerra e as demais de Estado, estão obrigadas ao Registro de Propriedade no Tribunal Marítimo, quando tiverem arqueação bruta (AB) igual ou superior a vinte, se empregadas em mar aberto, ou arqueação bruta (AB) igual ou superior a cinquenta, se empregadas na navegação interior".

Art. 81. Esta Lei entrará em vigor 180 dias após a data de sua publicação.

Art. 82. Revogam-se o Decreto-Lei n° 2.161, de 30 de abril de 1940; os parágrafos 1° e 2° do artigo 3°, artigos 5° e do 12 ao 23 do Decreto-Lei n° 2.538, de 27 de dezembro de 1972; o Decret-Lei n° 3.346, de 12 de junho de 1941; a Lei n° 5838, de 5 de dezembro de 1972; o Decre-Lei n° 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-Lei n° 4.557, de 10 de agosto de 1942; o Decreto-Lei n° 87.648, de 24 de setembro de 1992 e o decreto n° 87.891, de 3 de dezembro de 1982 e demais disposições em contrário".

Sala das Comissões, em 30 de maio de 1996.

Deputado **ELIAS MURAD**
Presidente

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259-B/93

Nos termos do art. 119, *caput*, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas ao substitutivo oferecido pelo relator, a partir de 27/06/96, por cinco sessões. Esgotado o prazo, foram apresentadas três emendas.

Sala da Comissão, em 07 de agosto de 1996.

Ruy Omar Prudêncio da Silva
Secretário

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

01 / 01

PROJETO DE LEI Nº

4259 / 93

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [x] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE Viação e Transportes

AUTOR

DEPUTADO Ricardo Barros

PARTIDO PFL

UF PR

PÁGINA 1 / 1

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Dê nova redação ao Parágrafo 1º do artigo 50 do Projeto de Lei nº 4.259-A/93, conforme abaixo indicado:

Parágrafo 1º - O acordo mencionado no Caput desse artigo deverá ser homologado pela ASTA, ou outra autoridade concedente que vier a ser designada, no que concerne às fainas e suas remunerações, cujos valores acordados serão suficientes para atender a um justo pagamento ao Prático, dentro dos níveis estabelecidos para a categoria de marítimos.

Justificativa

Os serviços de praticagem são considerados como um de serviço essencial para o desempenho eficiente e seguro da atividade marítima. Trata-se, na prática, de um serviço compulsório e concedido a limitado número de profissionais. Por ser um serviço técnico-especializado, concedido a um restrito número de profissionais habilitados, onde não existe competição aberta do lado da oferta do serviço, não se pode aceitar que o preço cobrado pelo serviço fique completamente livre, sem qualquer participação regulatória por parte da autoridade. Desta forma, torna-se imperativo que a autoridade concedente participe da determinação do valor remuneratório do serviço

É importante que seja levado em consideração, na determinação da remuneração, tanto o risco da operação, como a carga horária de trabalho na realização da faina.

A participação da autoridade concedente na fixação dos valores monetários tem como objetivo evitar eventuais discrepâncias e dificuldades no estabelecimento das mesmas pelas partes interessadas.

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

DATA / /

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 02 / 96

PROJETO DE LEI Nº 4259 / 93

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [X] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE Viação e Transportes

AUTOR

DEPUTADO Ricardo Barros | PARTIDO PFL | UF PR | PÁGINA 1 / 1

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Elimine-se a expressão "considerados profissionais não-tripulantes" do Caput do artigo 51 do Projeto de Lei nº 4.259-A/93, e acrescente-se os parágrafos 2º e 3º, modificando-se o artigo como se segue:

Art. 51. Os práticos serão, original e necessariamente, aquaviários e com nivel de habilitação minimo estabelecido pela ASTA para cada zona de praticagem.

Parágrafo 2º: Os Comandantes de embarcações brasileiras, de navegação de longo curso e de cabotagem, que tiverem entrado e saído de determinado porto brasileiro mais de vezes 6 (seis) vêzes em um período mínimo de 12 (doze) meses, poderão fazer as manobras de entrada, saída, atracação e desatracação sem necessitar da assistência de um Prático, nesse porto.

Parágrafo 3º: Para o cumprimento do disposto no parágrafo anterior, os interessados deverão demonstrar junto à Capitania dos Portos que jurisdiciona o porto pretendido, o atendimento aos requisitos estabelecidos pela ASTA, e requerer a expedição da competente autorização.

Justificativa

Não resta a menor dúvida de que o serviço de praticagem deva ser executado por profissional habilitado pelo órgão competente da Marinha de Guerra. Porém, não se justifica estabelecer que o profissional de praticagem seja não tripulante da embarcação.

A condição para a execução do serviço especializado de praticagem é o completo conhecimento do local de trabalho (porto) por parte do prático, o que só é alcançado com o freqüente serviço de atracação/desatracação e manobras em determinado porto. Desta forma, um comandante de navio brasileiro, de longo curso ou de cabotagem, que periodicamente freqüente determinado porto, possui os requisitos técnicos necessários para desempenhar o serviço e também deveria poder ser habilitado pelo órgão competente do Ministério da Marinha para desempenhar a tarefa, razão pela qual sugerimos que seja eliminada a expressão "considerados profissionais não-tripulantes" constante no Caput do artigo 51 e incluimos os Parágrafos 2º e 3º no referido artigo.

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

/ /
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 03 / 96

PROJETO DE LEI Nº 4.259 - / 93

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE

AUTOR	PARTIDO	UF	PAGINA
DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA	PSB	PE	/

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se do art. , inciso I, a expressão "o agente de navegação".

Ao se definir as partes que respondem, isolada ou solidariamente, por infrações ao novo diploma legal, essencialmente voltado para a segurança do tráfego aquaviário, cometeu-se a inadvertência de emprestar ao agente de navegação idêntico tratamento dado a proprietários de embarcações, armadores e afretadores, estes sim, responsáveis diretos por eventuais infortúnios ocorridos na operação e no controle do navio.

Com efeito, o agente de navegação é apenas o intermediador das relações entre os vários partícipes da atividade de comércio marítimo, não podendo decidir sobre questões que afetam a segurança do transporte aquaviário.

Não é admissível, portanto, que se submeta essa categoria a penalizações por infrações pelas quais jamais poderiam ser responsáveis. Na hipótese disso vir a ocorrer, certamente se estará pondo em risco o prosseguimento das atividades de um segmento que, apesar de sua importância para o desembaraço das relações mercantis, não possui vigor financeiro para arrostar possíveis ônus que lhe venham a ser imputados.

06 / 08 / 96

DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4.259-C, DE 1993
(DO PODER EXECUTIVO)
MENSAGEM Nº 743/93

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias:
- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- emendas adotadas pela Comissão (11)
- parecer da Comissão

III - Na Comissão de Defesa Nacional:
- termo de recebimento de emendas
- 1º parecer do relator
- 1º substitutivo oferecido pelo relator
- emendas apresentadas ao substitutivo (5)
- termo de recebimento de emendas ao substitutivo
- 2º parecer do relator
- 2º substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão
- substitutivo adotado pela Comissão

II - Na Comissão de Viação e Transportes:
- emendas apresentadas na Comissão (3)
- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- 1º substitutivo oferecido pelo relator
- emendas apresentadas ao substitutivo (21)
- termo de recebimento de emendas ao substitutivo
- parecer às emendas ao substitutivo
- parecer reformulado
- 2º substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão
- substitutivo adotado pela Comissão

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

01 / 96

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº

4259 / 93

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [x] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE Viação e Transportes

AUTOR

DEPUTADO Ricardo Barros | PARTIDO PFL | UF PR | PÁGINA 1 / 1

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Dê nova redação ao Parágrafo 1º do artigo 50 do Projeto de Lei nº 4.259-A/93, conforme abaixo indicado:

Parágrafo 1º - O acordo mencionado no Caput desse artigo deverá ser homologado pela ASTA, ou outra autoridade concedente que vier a ser designada, no que concerne às fainas e suas remunerações, cujos valores acordados serão suficientes para atender a um justo pagamento ao Prático, dentro dos níveis estabelecidos para a categoria de marítimos.

Justificativa

Os serviços de praticagem são considerados como um de serviço essencial para o desempenho eficiente e seguro da atividade marítima. Trata-se, na prática, de um serviço compulsório e concedido a limitado número de profissionais. Por ser um serviço técnico-especializado, concedido a um restrito número de profissionais habilitados, onde não existe competição aberta do lado da oferta do serviço, não se pode aceitar que o preço cobrado pelo serviço fique completamente livre, sem qualquer participação regulatória por parte da autoridade. Desta forma, torna-se imperativo que a autoridade concedente participe da determinação do valor remuneratório do serviço

É importante que seja levado em consideração, na determinação da remuneração, tanto o risco da operação, como a carga horária de trabalho na realização da faina.

A participação da autoridade concedente na fixação dos valores monetários tem como objetivo evitar eventuais discrepâncias e dificuldades no estabelecimento das mesmas pelas partes interessadas.

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

/ /

DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
281

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

02 / 96

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº

4259 / 93

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [x] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE Viação e Transportes

AUTOR

DEPUTADO Ricardo Barros

PARTIDO PFL

UF PR

PÁGINA 1 / 1

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Elimine-se a expressão "considerados profissionais não-tripulantes" do Caput do artigo 51 do Projeto de Lei nº 4.259-A/93, e acrescente-se os parágrafos 2º e 3º, modificando-se o artigo como se segue:

Art. 51. Os práticos serão, original e necessariamente, aquaviários e com nível de habilitação mínimo estabelecido pela ASTA para cada zona de praticagem.

Parágrafo 2º: Os Comandantes de embarcações brasileiras, de navegação de longo curso e de cabotagem, que tiverem entrado e saído de determinado porto brasileiro mais de vezes 6 (seis) vêzes em um período mínimo de 12 (doze) meses, poderão fazer as manobras de entrada, saída, atracação e desatracação sem necessitar da assistência de um Prático, nesse porto.

Parágrafo 3º: Para o cumprimento do disposto no parágrafo anterior, os interessados deverão demonstrar junto à Capitania dos Portos que jurisdiciona o porto pretendido, o atendimento aos requisitos estabelecidos pela ASTA, e requerer a expedição da competente autorização.

Justificativa

Não resta a menor dúvida de que o serviço de praticagem deva ser executado por profissional habilitado pelo órgão competente da Marinha de Guerra. Porém, não se justifica estabelecer que o profissional de praticagem seja não tripulante da embarcação.

A condição para a execução do serviço especializado de praticagem é o completo conhecimento do local de trabalho (porto) por parte do prático, o que só é alcançado com o freqüente serviço de atracação/desatracação e manobras em determinado porto. Desta forma, um comandante de navio brasileiro, de longo curso ou de cabotagem, que periodicamente freqüente determinado porto, possui os requisitos técnicos necessários para desempenhar o serviço e também deveria poder ser habilitado pelo órgão competente do Ministério da Marinha para desempenhar a tarefa, razão pela qual sugerimos que seja eliminada a expressão "considerados profissionais não-tripulantes" constante no Caput do artigo 51 e incluímos os Parágrafos 2º e 3º no referido artigo.

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

/ /
DATA

ASSINATURA

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
282

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PAGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 03 / 96

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.259 - / 93

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA	PSB	PE	/

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se do art. , inciso I, a expressão "o agente de navegação".

Ao se definir as partes que respondem, isolada ou solidariamente, por infrações ao novo diploma legal, essencialmente voltado para a segurança do tráfego aquaviário, cometeu-se a inadvertência de emprestar ao agente de navegação idêntico tratamento dado a proprietários de embarcações, armadores e afretadores, estes sim, responsáveis diretos por eventuais infortúnios ocorridos na operação e no controle do navio.

Com efeito, o agente de navegação é apenas o intermediador das relações entre os vários partícipes da atividade de comércio marítimo, não podendo decidir sobre questões que afetam a segurança do transporte aquaviário.

Não é admissível, portanto, que se submeta essa categoria a penalizações por infrações pelas quais jamais poderiam ser responsáveis. Na hipótese disso vir a ocorrer, certamente se estará pondo em risco o prosseguimento das atividades de um segmento que, apesar de sua importância para o desembaraço das relações mercantis, não possui vigor financeiro para arrostar possíveis ônus que lhe venham a ser imputados.

06/06/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259-B/93

Nos termos do art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 27/06/96, por cinco sessões. Esgotado o prazo, foram recebidas três emendas ao Projeto.

Sala da Comissão, em 07 de agosto de 1996.

Ruy Omar Prudêncio da Silva
Secretário

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

(MENSAGEM Nº 743/93)

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

Autor: Poder Executivo

Relator: Deputado Moreira Franco

I - RELATÓRIO

Encontra-se sob exame desta Comissão o Projeto de Lei nº 4.259, de 1993, de iniciativa do Poder Executivo, que "dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

Encaminhado primeiramente à Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, o projeto recebeu parecer favorável do Deputado Luciano Pizzatto, relator da matéria. O ilustre Parlamentar ofereceu dez emendas, todas acatadas, visando ao aperfeiçoamento da proposição, especialmente no que tange aos dispositivos relacionados com o serviço de praticagem.

Aprovada, a proposição seguiu para a Comissão de Defesa Nacional, onde mereceu um Substitutivo apresentado pelo relator, Deputado Maurício Campos. Em essência, as alterações propostas foram no sentido de:

a) incluir a categoria dos profissionais não-tripulantes entre aquelas sujeitas às disposições do projeto;

b) ampliar as determinações relativas à atuação dos práticos e aos serviços de praticagem;

107

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

c) tratar genericamente, sem separação, questões comuns à navegação marítima e à navegação interior.

Relativamente às emendas apresentadas pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, o relator pronunciou-se favoravelmente às de nº 1, 2, 4, 6 e 10, deixando de acatar as de nº 3, 5, 7, 8 e 9, principalmente porque entendeu que elas dificultariam o combate aos privilégios existentes no serviço de praticagem.

Acolhido pela Comissão de Defesa Nacional, o Substitutivo proposto foi encaminhado a esta Comissão de Viação e Transportes, última a pronunciar-se sobre o mérito da iniciativa. Decorrido o prazo regimental, nesta Comissão foram oferecidas 3 (três) emendas à proposição.

As Emendas nº 1 e 2, de autoria do ilustre Deputado Ricardo Barros, visam a, respectivamente, promover o estabelecimento de preços justos pelos serviços de praticagem e permitir que Comandantes de embarcações brasileiras de navegação de longo curso e de cabotagem, atendidos requisitos de experiência e com a devida autorização, possam prescindir, em manobras portuárias, da assistência de um Prático.

A Emenda nº 3, encaminhada pelo nobre Deputado Gonzaga Patriota, procura suprimir o alcance do agente de navegação das hipóteses de penalização por infração ao texto legal, argüindo que ele "é apenas intermediador das relações entre os vários partícipes da atividade de comércio marítimo, não podendo decidir sobre questões que afetam a segurança do transporte aquaviário", devendo portanto ser tratado diferentemente dos proprietários de embarcações, armadores e afretadores.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Síntese da proposição enviada à Comissão de Viação e Transportes

A proposição se inicia tratando de sua abrangência, envolvendo, essencialmente, definições relativas:

107

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

a) aos integrantes de tripulações de embarcações, profissionais e amadores;

b) à embarcação, em suas fases de projeto, construção, operação, docagem, reparo e baixa;

c) ao meio aquático, no que respeita à sinalização e divulgação das limitações e condições de tráfego das vias navegáveis.

Em seguida, apresenta outras definições necessárias ao entendimento do restante do texto, destacando o conceito de Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA, a autoridade designada pelo Ministro da Marinha como responsável pelo controle da implementação da lei e fixação das normas correspondentes.

Delega à ASTA competência para editar normas acerca de matérias pertinentes à segurança do tráfego aquaviário, como a determinação da tripulação de segurança das embarcações e a realização de vistorias.

Agrupa as "embarcações" em cinco categorias: mercante, de Estado, de esporte e recreio, de guerra, e especial. Classifica os tipos de "navegação" em marítima (de longo curso, de cabotagem, de alto-mar, costeira e abrigada) e interior (de percurso nacional e de percurso internacional).

Determina que todas as pessoas a bordo de embarcação estão sujeitas à autoridade do Comandante, para o qual estipula responsabilidades e poderes. Quanto aos tripulantes, suas atribuições seriam estabelecidas pelo órgão governamental competente, após consulta à ASTA.

O Capítulo II, Título I, Do Material, prescreve que a construção de embarcações obedecerá a padrões técnicos definidos pela ASTA, podendo ser diferenciados conforme a região onde navegará a embarcação.

A ASTA é também responsável pela fixação de normas relativas à arqueação e à borda livre das embarcações; à marcação do nome, à classificação e ao porto de inscrição das embarcações; à inscrição das embarcações; e ao controle de docagens, reparos e alterações de características das embarcações.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

O Título II, Da Navegação Mercante, determina que os profissionais empregados na navegação marítima pertencerão ou ao grupo dos "marítimos", podendo também ser habilitados como práticos, ou ao dos "pescadores". Já os empregados na navegação interior, se dividem entre "fluviários" e "pescadores fluviais".

As vistorias são classificadas em iniciais, periódicas e especiais, estas últimas realizadas sem aviso prévio, por determinação da ASTA, em qualquer embarcação brasileira ou estrangeira.

No Título III, Da Atividade de Esporte e Recreio, denomina "amador" todo aquele que opera ou equipa embarcações não relacionadas a atividades comerciais ou profissionais, deixando à ASTA a incumbência de estabelecer normas referentes à habilitação dos que pretendem integrar esse grupo.

Estipula que as marinas e entidades desportivas náuticas sejam cadastradas nos órgãos competentes, podendo a ASTA estabelecer normas a serem seguidas por tais organizações com a especificação de deveres e regras para salvaguarda da vida humana no mar.

O Título IV, Da Polícia Naval, estatui que ela terá responsabilidades, em tudo o que diga respeito à defesa nacional, à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição hídrica, sobre:

a) as águas sob jurisdição nacional;

b) o pessoal da marinha mercante e os amadores;

c) as embarcações nacionais e estrangeiras em águas sob jurisdição nacional;

d) as empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques e as oficinas de reparo e construção naval;

e) a extração de minerais e as obras sob, sobre e às margens das águas.

A ASTA fica encarregada de fixar normas para o controle de entrada e saída de embarcações nos portos nacionais, marítimos ou fluviais, estipulando as providências

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

cabíveis quando constatada irregularidade em embarcação estrangeira que pretenda se utilizar de porto nacional.

Dispondo sobre a navegação em águas restritas, ordena o texto proposto que as embarcações não se aproximem menos de 200 (duzentos) metros das margens, distância que poderá ser alterada em função da linha de concentração de banhistas dentro d'água e das características fisicas do local.

Por seu turno, o serviço de praticagem é definido como "a reunião das atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, desempenhadas onde ocorram peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação". Ele deverá estar disponível a todo e qualquer momento, sendo considerado como atividade essencial. A ASTA tem a responsabilidade de estabelecer normas para o acesso, a habilitação e o serviço dos práticos, bem como delimitar as zonas de praticagem e especificar as embarcações dispensadas do serviço.

A proposição proíbe a instalação ou retirada dos sinais náuticos de auxílio à navegação ou de demarcações especiais, assim como a alteração de suas características e posicionamento. Ao mesmo tempo, determina que a execução de obra pública ou particular e a instalação de qualquer obstáculo à navegação, sob, sobre e às margens das águas depende de autorização da ASTA.

O Título V, Das Penalidades, dispõe sobre o processo de imposição das sanções e de interposição de recursos. Relaciona as penalidades que, em virtude das infrações, se poderá aplicar, ou seja: multa, suspensão ou cancelamento do documento de habilitação, retirada de tráfego ou impedimento de saída, apreensão da embarcação, embargo ou paralisação da atividade, e demolição da obra.

Aponta como fatores agravantes a reincidência na mesma falta no período de um ano, o emprego de embarcação em ato ilícito, a embriaguez ou o uso de outra substância entorpecente ou tóxica e o envolvimento em ilícitos de embarcação destinada a transporte de passageiros. Os valores das multas serão, anualmente, definidos no mês de janeiro e revistos em julho, pela ASTA.

Por fim, o Título VI, Das Disposições Finais, determina que a ASTA estipulará os valores a serem pagos pelos diversos serviços que prestar, tais como vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias e emissão de certificados. Os acidentes e

fatos da navegação serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela ASTA, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo. Os valores arrecadados com a aplicação de multas serão empregados nas atividades de fiscalização exercidas pela Polícia Naval.

Análise do Mérito da Proposição

Claro está que a iniciativa em exame pretende, fundamentalmente, assegurar ao exercício da autoridade marítima, hoje sob a incumbência do Ministério da Marinha, instrumento legal hierarquicamente superior, capaz de pôr termo a dificuldades de natureza jurídica oriundas do questionamento quanto ao real poder de delegação conferido pelo atual Regulamento para o Tráfego Marítimo, aprovado por decreto no ano de 1982.

Tal objetivo, secundado por alguns outros de relevante interesse, foi consubstanciado em texto consideravelmente pormenorizado, ainda pouco afeto à essencialidade que deveria pautar a inclusão de cada dispositivo na lei, embora distante da particularização da norma hoje em vigor.

A convicção a respeito desse juízo, aparentemente desconsiderado quando da análise da matéria nas comissões anteriores, forçou-nos a perscrutar o projeto em busca dos tópicos que julgamos seriam estritamente necessários à consecução de um bom desempenho por parte dos que assumem responsabilidade pela segurança da navegação, pela salvaguarda da vida humana nas vias navegáveis e pela prevenção da poluição causada por embarcações.

Posta em exame a propositura, já de início ficou a nítida impressão de que se estava criando, talvez inadvertidamente, um ente com algumas características e atribuições plenamente dispensáveis, já afetas à Marinha, na figura de seu comandante supremo ou de órgãos a ele subordinados. Melhor nos pareceu, assim, eliminar as referências à Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA, porquanto incongruentes com as circunstâncias que hoje se nos apresentam.

De se notar, também, a necessidade de exclusão de vários dispositivos presentes no texto original que não concorriam efetivamente para garantir a eficácia da futura lei. Entre eles, destacamos:

a) os que tencionavam classificar minuciosamente as embarcações e a navegação marítima;

107

b) os que estabeleciam definições desnecessárias diante dos novos parâmetros que procuramos fixar para o projeto;

c) os que especificavam questões pertinentes aos tripulantes;

d) os que adentravam matéria típica de regulamentação ou estranha à natureza da iniciativa, tais como:

- construção de embarcações, arqueação e borda livre de embarcações;

- classificação e marcação de embarcações;

- reparo de embarcações, estaleiros, carreiras, diques, clubes, marinas e entidades desportivas náuticas;

- grupos e categorias do pessoal da navegação marítima, da navegação interior e da atividade de esporte e recreio;

- entrada e saída de embarcações nas navegações marítima e interior, e sinalização e obstáculos à navegação.

Mister destacar, ainda, que julgamos conveniente evitar a proliferação de vinculações das penalidades previstas com as diversas infrações ali capituladas, transferindo essa incumbência ao Poder Executivo, de maneira a facilitar eventuais ajustes que se entendam necessários para abrandar ou enrijecer o tratamento dispensado aos transgressores.

Outrossim, é importante ressaltar que nos parece muito mais adequado o uso da expressão "Inspeção Naval" ao invés de "Polícia Naval", para não se confundir a atividade prevista no projeto de lei com a repressão ao contrabando ou aos furtos e assaltos praticados em embarcações e portos.

Por fim, compete-nos esclarecer as modificações propostas nos dispositivos que tratam do serviço de praticagem.

Constatamos nesse caso a ausência de alguns dispositivos essenciais à

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

modernização e diferenciação em relação ao atual Regulamento Geral dos Serviços de Praticagem.Nesse sentido:

a) é imperativo garantir o livre exercício do serviço de praticagem a todos os aprovados nos exames de qualificação exigidos pela autoridade marítima, eliminando-se a imposição de número máximo de práticos em cada zona de praticagem;

b) deve-se abrir a possibilidade de contratação de práticos por empresas organizadas para a prestação desse serviço específico ou já dedicadas à atividade de navegação comercial;

c) urge transferir, excepcionalmente, à autoridade marítima a competência para fixar os preços do serviço de praticagem, com o objetivo exclusivo de arbitrar eventuais conflitos entre os prestadores do serviço e os usuários.

Asseguradas na futura lei essas disposições, quer nos parecer esteja satisfatoriamente encaminhada uma solução para os notórios problemas hoje relacionados ao serviço de praticagem. É bom que se diga, sem prejuízo para a segurança da navegação.

Conclusão

Diante do exposto, **voto, pois, pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.259, de 1993, na forma do Substitutivo em anexo**, acatadas as Emendas nº 1 e 2 na forma do Substitutivo e, em seu inteiro teor, a Emenda nº 3.

Sala da Comissão, em 28 de janeiro de 1997.

Deputado Moreira Franco
Relator

70028800.052

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO DO RELATOR AO PROJETO DE LEI N° 4.259/93

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I

Das Disposições Gerais

Art. 1° A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta lei.

§ 1° As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2° As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superficie das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no que couber, ao previsto nesta lei.

Art. 2° Para os efeitos desta lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Amador - todo aquele com habilitação certificada, pela autoridade marítima, para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional;

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada, pela autoridade marítima, para operar embarcações em caráter profissional;

III - Armador - pessoa fisica ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

IV - Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita à inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

VI - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo que consiste na fiscalização do cumprimento desta lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizígia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação, mediante pagamento ou não;

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e explotação dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, não sendo aquaviário, presta serviços a bordo;

XVII - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo;

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima;

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

XXI - Vistoria - ação técnico-administrativa eventual ou periódica pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

Art. 3° Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta lei.

Art 4° São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

a) habilitação e controle dos aquaviários e amadores;

b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;

c) realização de inspeções navais e vistorias;

d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;

e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;

f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;

g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;

h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;

i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;

l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação.

II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;

III - determinar a tripulação de segurança das embarcações;

IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;

V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

VI - estabelecer os limites da navegação interior;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval;

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Art. 5° A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

I - não entrar no porto;

II - não sair do porto;

III - sair das águas sob jurisdição nacional;

IV - arribar em porto nacional.

Art. 6° A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres.

CAPÍTULO II

Do Pessoal

Art. 7° Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações.

Parágrafo único. O embarque e desembarque de tripulantes submete-se às regras dos respectivos contratos de trabalho.

Art. 8° Compete ao Comandante:

I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;

II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

III - manter a disciplina a bordo;

IV - proceder:

a) à lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos a bordo, nos termos da legislação específica;

b) ao inventário e à arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os à autoridade competente, nos termos da legislação específica;

c) à realização de casamentos e à aprovação de testamentos *in extremis*, nos termos da legislação específica;

V - comunicar à autoridade marítima:

a) qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar;

b) acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação;

c) infração a esta lei ou às normas e regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação.

Parágrafo único. O descumprimento das disposições contidas neste

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

artigo sujeita o Comandante às penalidades de multa ou suspensão do certificado de habilitação, que podem ser cumulativas.

Art. 9° Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Art. 10. O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia da segurança das pessoas, da embarcação e da carga transportada, pode:

I - impor sanções trabalhistas previstas na legislação pertinente;

II - ordenar o desembarque de qualquer pessoa;

III - ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para a manutenção da integridade física de terceiros, da embarcação ou da carga;

IV - determinar o alijamento de carga.

Art. 11. O Comandante, no caso de impedimento, é substituído por outro tripulante, segundo a precedência hierárquica, estabelecida pela autoridade marítima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

CAPÍTULO III

Do Serviço de Praticagem

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.

§ 1° A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, sendo concedida especificamente para cada zona de

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

praticagem, após a aprovação em exame e estágio de qualificação.

§ 2º A manutenção da habilitação do prático depende do cumprimento da freqüência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima.

§ 3º É assegurado a todo prático habilitado na forma prevista no *caput* deste artigo o livre exercício do serviço de praticagem, individualmente, organizado em associação ou contratado por empresa.

§ 4º A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas.

Parágrafo único. Para assegurar o disposto no *caput* deste artigo, a autoridade marítima poderá:

I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem;

II - fixar o preço dos serviços de praticagem;

III - requisitar o serviço de práticos.

Art. 15. O prático não pode recusar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento do mesmo.

CAPÍTULO IV
Das Medidas Administrativas

Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - apreensão do certificado de habilitação;

II - apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação;

III - embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação;

IV - embargo da obra;

V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

§ 1° A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta lei, possuindo caráter complementar a elas.

§ 2° As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a imposição.

Art. 17. A embarcação apreendida deve ser recolhida a local determinado pela autoridade marítima.

§ 1° A autoridade marítima designará responsável pela guarda de embarcação apreendida, o qual poderá ser seu proprietário, armador ou preposto.

§ 2° A irregularidade determinante da apreensão deve ser sanada no prazo de 90 (noventa) dias, sob pena de a embarcação ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 18. O proprietário, armador ou preposto responde, nesta ordem, perante à autoridade marítima, pelas despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida.

Art. 19. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitam o causador a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, independentemente da penalidade prevista.

Art. 20. A autoridade marítima sustará o andamento de qualquer

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

documento ou ato administrativo de interesse de quem estiver em débito decorrente de infração a esta lei, até a quitação.

Art. 21. O procedimento para a aplicação das medidas administrativas obedecerá ao disposto no Capítulo V.

Parágrafo único. Para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação, a autoridade marítima poderá aplicar as medidas administrativas liminarmente.

CAPÍTULO V
Das Penalidades

Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurado o contraditório e a ampla defesa.

Art. 23. Constatada infração, será lavrado Auto de Infração pela autoridade competente designada pela autoridade marítima.

§ 1° Cópia do Auto de Infração será entregue ao infrator, o qual disporá de 5 (cinco) dias úteis, contados da data do recebimento do Auto, para apresentar sua defesa.

§ 2° Será considerado revel o infrator que não apresentar sua defesa.

Art. 24. A autoridade referida pelo artigo anterior disporá de 30 (trinta) dias para proferir a decisão, devidamente fundamentada.

§ 1° Da decisão a que se refere o *caput* deste artigo caberá recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contado da data da respectiva notificação, dirigido à autoridade superior designada pela autoridade marítima, que proferirá decisão no prazo e forma previstos no *caput*.

§ 2° Em caso de recurso contra a aplicação da pena de multa, será exigido o depósito prévio do respectivo valor, devendo o infrator juntar, ao recurso, o correspondente comprovante.

Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - multa;

II - suspensão do certificado de habilitação;

III - cancelamento do certificado de habilitação;

IV - demolição de obras e benfeitorias.

Parágrafo único. As penalidades previstas nos incisos I e IV poderão ser cumuladas com qualquer das outras.

Art. 26. O Poder Executivo fixará anualmente o valor das multas, considerando a gravidade da infração.

Art. 27. A pena de suspensão não poderá ser superior a 12 (doze) meses.

Art. 28. Decorridos 2 (dois) anos de imposição da pena de cancelamento, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os requisitos estabelecidos para a certificação de habilitação.

Art. 29. A demolição, ordenada pela autoridade marítima, de obra ou benfeitoria será realizada pelo infrator, que arcará também com as despesas referentes à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação.

Parágrafo único. A autoridade marítima poderá providenciar diretamente a demolição da obra e a recomposição do local, por seus próprios meios ou pela contratação de terceiros, às expensas do infrator.

Art. 30. São circunstâncias agravantes:

I - reincidência;

II - emprego de embarcação na prática de ato ilícito;

III - embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica;

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

IV - grave ameaça à integridade física de pessoas.

Art. 31. A aplicação das penalidades para as infrações às normas baixadas em decorrência do art. 4°, I, b, desta lei, cometidas nas áreas adjacentes às praias, far-se-á:

I - na hipótese do art. 6° desta lei, pelos órgãos municipais competentes, no caso da pena de multa, sem prejuízo das penalidades previstas nas leis e posturas municipais;

II - pela autoridade competente designada pela autoridade marítima, nos demais casos.

Art. 32. Ressalvado o disposto no art. 24, § 2° desta lei, o infrator disporá do prazo de 15 (quinze) dias corridos, a contar da intimação, para pagar a multa.

Art. 33. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela autoridade marítima, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

Parágrafo único. Nos casos de que trata este artigo, é vedada a aplicação das sanções previstas nesta lei antes da decisão do Tribunal Marítimo sempre que uma infração for constatada no curso de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção da hipótese de poluição das águas.

Art. 34. Respondem solidária e isoladamente pelas infrações a esta lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador ou preposto;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais;

IV - o autor material.

Art. 35. As multas, exceto as previstas no art. 31, I, serão arrecadadas pela autoridade marítima, sendo o montante auferido empregado nas atividades de fiscalização

107

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

desta lei e das normas decorrentes.

CAPÍTULO VI
Das Disposições Finais e Transitórias

Art. 36. As normas decorrentes desta lei obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.

Art. 37. A argüição contra normas ou atos baixados em decorrência desta lei será encaminhada à autoridade que os aprovou e, em grau de recurso, à autoridade à qual esta estiver subordinada.

Art. 38. As despesas com os serviços a serem prestados pela autoridade marítima, em decorrência da aplicação desta lei, tais como vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros, serão indenizadas pelos interessados.

Parágrafo único. Os emolumentos previstos neste artigo terão seus valores estipulados pela autoridade marítima e serão pagas no ato da solicitação do serviço.

Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.

Art. 40. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado a partir da data de sua publicação.

Art. 41. Esta lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após a data de sua publicação.

Art. 42. Revogam-se o Decreto-lei nº 2.161, de 30 de abril de 1940; os §§ 1º e 2º do art. 3º, o art. 5º e os arts. 12 a 23 do Decreto-lei nº 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941; o Decreto-lei nº 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-lei nº 4.557, de 10 de agosto de 1942; a Lei nº 5.838, de 5 de dezembro de 1972 e demais disposições em contrário.

70028800.052

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 1 / 975

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA SUPRESSIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o inciso II do Art. 2º do Substitutivo do Relator ao PL nº 4.259/93, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A matéria já se encontra devidamente regulamentada pelo Decreto nº 87648, de 24 de setembro de 1982, alterado pelo Decreto nº 511, de 27 de abril de 1992.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

Dep. Carlos Santana
PT/RJ

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 2 / 97 5

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Modifique-se o inciso XV do Art. 2º do Substitutivo do Relator ao PL nº 4.259/93, passando à seguinte redação:

" Art. 2º ...

XV - profissional não-tripulante - todo aquele que, não sendo tripulante, presta serviço a bordo."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda objetiva adequar o texto conferindo-lhe precisão quanto à diferenciação do profissional, partindo da categorização que atuam enquanto tripulantes, definir os demais prestadores de serviço. Aquaviário é apenas um dos dois tipos de tripulantes.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 3 / 97 5

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Modifique-se a alínea a, do inciso I do Art. 4º do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, passando à seguinte redação:

" Art. 4º....

I. ...

a) estabelecer normas para o controle e fiscalização da inscrição e da carreira do pessoal da Marinha Mercante;"

JUSTIFICATIVA

Esta emenda objetiva harmonizar o texto com as disposições do Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 4 / 97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA SUPRESSIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se a expressão "e uso de uniformes" constante da alínea f, do inciso I do Art. 4º do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93.

JUSTIFICATIVA

O uso de uniformes já é disciplinado pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 5 / 97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA SUPRESSIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o inciso III do Art. 4º do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A matéria já se encontra disciplinada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, que trata do Regulamento para Tráfego Marítimo no Capítulo XII, do Título II, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 6 / 97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA SUPRESSIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art. 7º do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A matéria já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 7 / 97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art. 8º do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A matéria já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 8 / 975

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art. 9º do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A matéria já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 9/975

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art. 10 do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A matéria já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 10 / 97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art. 11 do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A matéria já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 11 / 97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art. 12 do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A matéria já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 12 / 97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art. 13 do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A matéria já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 13 / 97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art. 14 do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A matéria já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 14 / 97 5

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art. 15 do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A matéria já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 15/975

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o inciso I do Art. 16 do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A matéria já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 16 / 97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se os incisos II e III, Art. 25 do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A matéria já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 17 / 97 5

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art. 27 do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A matéria já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 18/97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art. 28 do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A matéria já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 19 / 97s

PROPOSIÇÃO	CLASSIFICAÇÃO
_____ / _____	( ) SUPRESSIVA ( ) AGLUTINATIVA ( ) SUBSTITUTIVA (x) MODIFICATIVA (x) ADITIVA DE _____

COMISSÃO DE VIAÇAO E TRANSPORTES

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO TELMA DE SOUZA	"PT"	SP	01 / 04

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA Nº

Adiciona-se a expressão em negrito ao texto do art. 42 do Substitutivo do Relator ao PL nº 4.259/93, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 42. Revogue-se o Decreto-Lei nº 2.161, de 30 de abril de 1940; os §§ 1º e 2º do art. 3º, o Art. 5º e os Arts. 12 a 23 do Decreto-Lei nº 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-Lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941; o Decreto-Lei nº 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto Lei nº 4.557,de 10 de agosto de 1942; a Lei nº 5.838, de 05 de dezembro de 1972; o Título I, Título II Capítulo XI, Título III, Título IV, Capítulos I a VII e IX a XI e Títulos V e VI do Decreto nº 87.648, de 24 de setembro de 1982, alterado pelo Decreto nº 511, de 27 de abril de 1992 e demais disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

O substitutivo do Relator ao PL nº 4.259/93, em seu art. 42, embora não revogue expressamente o Regulamento para o tráfego Maritimo, baixado pelo Decreto nº 87.648, de 24 de setembro de 1982, alterado pelo Decreto nº 511, de 27 de abril de 1992, assim o faz, um vez que regula por inteiro a matéria por ele disciplinada, nos termos do § 1º, do art 2º, da Lei de Introdução ao Código Civil (Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942

PARLAMENTAR

06/ 02/ 97
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 19 / 95 S

PROPOSIÇÃO

_____ / _____

CLASSIFICAÇÃO

( ) SUPRESSIVA
( ) AGLUTINATIVA
( ) SUBSTITUTIVA
( ) MODIFICATIVA
(x) ADITIVA DE _____

COMISSÃO DE VIAÇAO E TRANSPORTES

AUTOR	PARTIDO	UF
DEPUTADO TELMA DE SOUZA	"PT"	SP

PAGINA 02 / 04

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Com efeito, a materia ora ressalvada com a emenda ao artigo 42, diz respeito ao pessoal da Marinha Mercante, grupos de categorias, hierarquia funcional a bordo, inspeção de saude, caderneta de inscrição e embarque, titulos de habilitação, embarque, rol de equipagem, rol portuário, tempo de embarque, tripulação de segurança, uniformes, deveres do Capitão e Tripulantes, direitos do Capitão e Tripulantes, penalidades, ensino profissional maritimo, praticagem, nomenclatura e normalização da profissão dos trabalhadores da Marinha Mercante.

Os dispositivos cuja vigência deve ser expressamente mantida com esta emenda são claramente de ordem juridica trabalhista e maritima, cuja competência é privativa da União, "ex-vi" do inciso I, do artigo 22, da Constituição Federal.

O substitutivo comete grave erro juridico ao delegar a competência da legislação de tais matérias para a autoridade maritima, ou seja, um órgão do Ministério da Marinha, conforme art. 39 do substitutivo.

Aqui mais outra inconstitucionalidade, eis que vedada a delegação de competência legislativa fora dos parâmetros constitucionais previstos no art. 68, § 2°, da Constituição Federal, com a agravante de se pretender delegar competência legislativa para autoridade de hierarquia inferior à do próprio Presidente da República, que nem sequer solicitou ao Congresso Nacional tal delegação.

PARLAMENTAR

___/___/___
DATA

_____
ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 19 / 97 S

PROPOSIÇÃO	CLASSIFICAÇÃO
_____ / _____	( ) SUPRESSIVA ( ) MODIFICATIVA ( ) AGLUTINATIVA (X) ADITIVA DE _____ ( ) SUBSTITUTIVA _____

COMISSÃO DE VIAÇAO E TRANSPORTE

AUTOR	PARTIDO	UF	PAGINA
TELMA DE SOUZA DEPUTADO	"PT"	SP	03 / 04

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Quem nos ensina é o professor de Direito Constitucional, Dr. Michel Temer, em seu compêndio de "Elementos de Direito Constitucional", às páginas 143/144, verbis.

> **"7. Leis delegadas**
> As leis delegadas derivam de exceção ao principio da indelegabilidade de atribuições.
>
> A lei delegada, prevista no art. 59, IV e depois no art. 68 da Constituição é exceção ao principio da indelegabilidade de atribuições de um Poder para outro Poder. No art. 68, o constituinte afirma: "as leis delegadas serãoelaboradas pelo Presidente da República que deverá solicitar a delegaçãoaoCongresso Nacional". É uma delegação externa corporis, ou seja, para fora do corpo do Poder Legislativo.
>
> Delegar atribuições, para o constituinte, significa retirar parcela de atribuições de um Poder para entregá-lo a outro Poder.
>
> Delegação de atribuição, segundo o Texto Constitucional, se verifica com o deslocamento de parcela de atribuição do Legislativo, por vontade deste, para outro Poder, o que se dá na delegação externa corporis. Na que autoriza o Presidente da República editar lei. Delegação de atribuições é, efetivamente, a transferência de parte da atividade legislativa ao Presidente da República.

PARLAMENTAR

06 / 02 / 97
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 19 / 97 S

PROPOSIÇÃO

_____ / _____

CLASSIFICAÇÃO

( ) SUPRESSIVA
( ) AGLUTINATIVA
( ) SUBSTITUTIVA
( ) MODIFICATIVA
(x) ADITIVA DE _____

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

AUTOR	PARTIDO	UF	PAGINA
DEPUTADO TELMA DE SOUZA	"PT"	SP	04 / 04

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

A delegação ao Presidente da república se faz por meio de resolução do Congresso Nacional (art. 68, § 2).

Por outra parte, só é possivel delegar ao Presidente da República se este solicitar. Em outras palavras,: o Legislativo não pode obrigar o Presidente da República a legislar.

Ainda são indelegáveis os atos de competência exclusiva do Congresso Nacional (aqueles arrolados no art. 49); os de competência exclusiva da Câmara dos Deputados (arrolados no art. 51); os de competência exclusiva do Senado Federal (arrolados no art. 52) e as leis sobre organização do Poder Judiciário e do Ministério Público, a legislação sobre nacionalidade, cidadania, direitos individuais, politicos, eleitoral e sobre planos plurianuais, diretrizes orçamentárias e orçamento. São indelegáveis, também, as matérias reservadas à lei complementar."

PARLAMENTAR

06 / 02 / 97
DATA

ASSINATURA

GER 3.17.23.004-2 - NOV/95.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 20/97-5

Projeto de Lei nº 4.259/93

EMENDA SUPRESSIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
MÁRIO MARTINS	**PMDB**	**PA**	**01**

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o parágrafo 4º do art. 13, do substitutivo do Relator ao PL nº 4.259/93, renumerando-se as demais.

JUSTIFICATIVA

A habilitação de comandantes de navios de bandeira brasileira para conduzir embarcações sob seus comandos no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela abre sério e grave precedente, que poderá ocasionar acidentes de conseqüências imprevisíveis. Em verdade, o tráfego aquaviário apresenta peculiaridades distintas nas diversas regiões do país. Na Amazônia, por exemplo, uma de suas características marcantes é a coexistência, nas mesmas vias navegáveis, das navegações de longo curso, de cabotagem e interior. São vias freqüentadas por vários tipos de embarcações, desde a simples canoa do ribeirinho passando pelos barcos à vela, até os sistemas "Ro-ro" caboclo, constituídos de vasta frota de balsas e empurradores, transportando milhares de toneladas de carga, culminando com o tráfego dos navios transoceânicos. Imprescindível, pois, a presença de profissionais com uma larga vivência na região, os práticos, acostumados aos hábitos e à linguagem regional, para assessorarem os comandantes durante as longas travessias no interior das diversas zonas de praticagem.

Sala das Comissões, 12 de fevereiro de 1997.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 21 / 97-5

Projeto de Lei nº 4.259/93

EMENDA SUPRESSIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
MÁRIO MARTINS	PMDB	PA	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o inciso II, do art. 14, do substitutivo do Relator ao PL nº 4.259, de 1993, renumerando-se as demais.

JUSTIFICATIVA

Esta emenda visa manter as diretrizes da política governamental, deixando a critério do empregador e dos prestadores de serviços a livre negociação de seus salários ou de suas remunerações pelos serviços prestados. Manter-se o inciso que se pretende suprimir representa um paradoxo, um contrasenso e, até mesmo, incoerência que não podem nem devem subsistir.

Sala das Comissões, 12 de fevereiro de 1997.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA Nº 215/97

Projeto de Lei nº 4.259/93

EMENDA SUPRESSIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
MÁRIO MARTINS	PMDB	PA	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o inciso II, do art. 14, do substitutivo do Relator ao PL nº 4.259, de 1993, renumerando-se as demais.

JUSTIFICATIVA

Esta emenda visa manter as diretrizes da política governamental, deixando a critério do empregador e dos prestadores de serviços a livre negociação de seus salários ou de suas remunerações pelos serviços prestados. Manter-se o inciso que se pretende suprimir representa um paradoxo, um contrasenso e, até mesmo, incoerência que não podem nem devem subsistir.

Sala das Comissões, 12 de fevereiro de 1997.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259-B/93

Nos termos do art. 119, *caput*, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas ao substitutivo oferecido pelo relator, a partir de 30/01/97, por cinco sessões. Esgotado o prazo, foram apresentadas vinte e uma emendas.

Sala da Comissão, em 19 de março de 1997.

Ruy Omar Prudêncio da Silva
Secretário

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993
MENSAGEM Nº 743/93

Emendas ao Substitutivo do Relator ao Projeto de Lei nº 4.259, de 1993, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

Relator: Deputado MOREIRA FRANCO

I - RELATÓRIO

Encontram-se sob exame desta Comissão vinte e uma emendas ao Substitutivo do relator ao Projeto de Lei nº 4.259, de 1993, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Dezoito dessas emendas foram apresentadas pelo Deputado Carlos Santana, duas delas modificativas e dezesseis supressivas. Uma emenda foi apresentada pela Deputada Telma de Souza, de natureza aditiva. Outras duas pelo Deputado Mário Martins, ambas supressivas.

II - VOTO DO RELATOR

Nota-se que as emendas apresentadas pelo Deputado Carlos Santana têm estreita ligação com a emenda apresentada pela Deputada Telma de Souza. Esta visa a incluir referência explícita à revogação de vários dispositivos do Decreto nº 87.648, de 1982, de maneira que não se configure a revogação implícita do diploma legal como um todo. Os dispositivos que procura preservar no referido decreto, afirma, seriam

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

de natureza jurídica trabalhista e marítima, portanto, de competência privativa da União, não podendo os assuntos ali tratados serem remetidos à autoridade marítima para nova regulamentação, como dispõe o substitutivo.

De fato, as mencionadas matérias são de competência legislativa exclusiva da União. Contudo, não se pode restringir a União ao Poder Legislativo. Inúmeras matérias merecem regulamentação por normas legais de iniciativa do Poder Executivo, desde que haja previsão maior nessa sentido ou já exista atribuição específica regulamentadora atribuida por lei ao órgão ao qual se vincula a matéria. O Ministério da Marinha, ao regulamentar os assuntos levantados pela nobre Deputada Telma de Souza, estaria apenas a cumprir atribuição que lhe foi incumbida por lei, em consonância com as responsabilidades que lhe são inerentes, emanadas da Lei Complementar nº 69, de 1991. Diga-se, ainda, que o Projeto de Lei nº 4.259/93 é iniciativa do Poder Executivo, o qual já previra como atribuição da ASTA - Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário, vinculada ao Ministério da Marinha, a série de competências normativas que este substitutivo apenas reforça. Não há que se falar, portanto, em necessidade de lei delegada ou desrespeito ao preceito constitucional contido no art. 61, § 1º, inciso *e*.

Considerando , enfim, que a emenda apresentada pela Deputada Telma de Souza não nos parece encontrar embasamento jurídico suficiente e, ademais, pretende limitar o exercício normativo da autoridade marítima, interessada tanto quanto este relator, no aperfeiçoamento das questões relativas à segurança do tráfego aquaviário, somos favoráveis a sua rejeição. Conseqüentemente, somos também favoráveis a rejeição das dezoito emendas apresentadas pelo Deputado Carlos Santana, por estarem. como dissemos inicialmente, estreitamente relacionadas à emenda de autoria da Deputada Telma de Souza.

Por derradeiro, cabe-nos apreciar as emendas apresentadas pelo Deputado Mário Martins. Sua primeira sugestão é de que se retire a possibilidade de que a autoridade marítima habilite comandantes de navios a atuarem como práticos em determinadas circunstâncias. Tendo em vista nosso objetivo de engendrar uma legislação que permita a redução dos preços do serviço de praticagem, respeitados os padrões de segurança aplicáveis ao setor - dos quais, obviamente, é mais do que qualquer um sabedora a autoridade marítima, responsável pela referida habilitação - somos pela rejeição da primeira emenda de autoria do Deputado Mário Martins. A segunda emenda apresentada tenciona retirar do texto do substitutivo dispositivo que dá à autoridade marítima a faculdade de fixar o preço dos serviços de praticagem, com a justificativa de que se estaria interferindo demasiadamente no setor. Ocorre que a praticagem não é um serviço em que se aplique o mecanismo de oferta e demanda, sendo os preços ali praticados normalmente imunes às regras de mercado. Como estão obrigadas a contratar

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

prático para trafegar com seus navios nas zonas de praticagem definidas pela autoridade marítima, a qual também tem o poder de definir o número de práticos nessas zonas, as empresas de navegação podem, muitas vezes, ficar sujeitas à imposição de preços abusivos. Queremos crer que, como salvaguarda à obrigatoriedade de contratação de serviços de um mercado cativo, deve o armador - e por conseguinte a própria sociedade, interessada no menor custo final dos produtos transportados - contar com o poder de intervenção da autoridade pública, a fim de garantir que não se pratique preços extorsivos no setor, como hoje vem se verificando em quase todos os portos do País. Logo, somos contrários à segunda emenda apresentada pelo Deputado Mário Martins.

Ante todo o exposto, **nosso parecer é pela rejeição das emendas de nº 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 e 21**.

Sala da Comissão, em 18 de junho de 1997.

Deputado Moreira Franco
Relator

701965

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

MENSAGEM Nº 743/93

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

Autor: Poder Executivo

Relator: Deputado Moreira Franco

PARECER REFORMULADO

I - RELATÓRIO

Após a apresentação de nosso parecer ao Projeto de Lei nº 4.259, de 1993, fomos procurados por diversas entidades interessadas em oferecer sugestões de aperfeiçoamento ao substitutivo que havíamos proposto. Considerando a pertinência de muitas das recomendações, decidimos reformular o texto legal originalmente produzido, submetendo à apreciação desta Comissão o presente parecer reformulado.

II - VOTO DO RELATOR

Em virtude de sugestões recebidas ao longo do processo de elaboração e discussão de nosso substitutivo ao Projeto de Lei nº 4.259, de 1993, fizemos nele promover as seguintes modificações: (i) retirou-se da definição de passageiro a expressão "mediante pagamento ou não"; (ii) substitui-se, na definição de não-tripulante, a expressão "não sendo aquaviário" pela expressão "sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação" e incluiu-se a expressão "eventuais", para carcaterizar o

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

tipo de serviço que o dito profissional exerce a bordo; (iii) substitui-se, na alínea *a* do inciso I do art. 4°, a expressão "controle" pela expressão "cadastro"; (iv) incluiu-se, entre as normas a serem elaboradas pela autoridade marítima, norma que se refira à aplicação de penalidade pelo Comandante; (v) incluiu-se, ao final do inciso III do art. 4°, a expressão "assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada"; (vi) incluiu-se, no *caput* do art. 5°, a expressão "à tripulação"; (vii) deu-se ao parágrafo único do art. 7° a seguinte redação: "O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho"; (viii) incluiu-se, no parágrafo único do art. 8°, a expressão "nos termos do art.22 desta lei"; (ix) substituiu-se, no inciso I do art. 10, a expressão "trabalhistas" pela expressão "disciplinares"; (x) substitui-se, no § 1° do art. 23, o prazo de "5 dias úteis" pelo prazo de "15 dias úteis".

Essas as modificações que julgamos oportuno realizar.

Diante do exposto, voto, pois, pela aprovação do Projeto de Lei n° 4.259, de 1993, na forma do substitutivo reformulado em anexo, mantidos, no que a ele não contrariar, os termos do parecer original. Quanto às emendas adotadas pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, pronunciamo-nos da seguinte maneira: aprovamos, na forma do Substitutivo, as Emendas n° 1, 2, 3 e 6; aprovamos parcialmente, na forma do Substitutivo, a Emenda n° 7; por fim, rejeitamos as Emendas n° 4, 5, 8, 9, 10 e 11.

Sala da Comissão, em 18 de junho de 1997.

Deputado MOREIRA FRANCO
Relator

704665.065

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

MENSAGEM Nº 743/93

TEXTO FINAL SUBSTITUTIVO PROPOSTO PELO RELATOR DA CVT

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I

Das Disposições Gerais

Art. 1° A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta lei.

§ 1° As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2° As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no couber, ao previsto nesta lei.

Art. 2° Para os efeitos desta lei, ficam estabelecidas os seguintes conceitos e definições:

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - Amador - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional;

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada, pela autoridade marítima, para operar embarcações em caráter profissional;

III - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

IV - Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita à inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

VI - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

107

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizígia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação;

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e explotação dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo;

XVII - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo;

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima;

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

XXI - Vistoria - ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

Art. 3° Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta lei.

Art. 4° São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;

b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;

c) realização de inspeções navais e vistorias;

d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;

e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;

f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;

h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;

i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;

j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;

l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação;

m) aplicação de penalidade pelo Comandante.

II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;

III - determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da lotação fixada;

IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;

V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

VI - estabelecer os limites da navegação interior;

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval.

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Art. 5° A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

I - não entrar no porto;

II - não sair do porto;

III - sair das águas jurisdicionais;

IV - arribar em porto nacional.

Art. 6° A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres.

CAPÍTULO II

Do Pessoal

Art. 7° Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Parágrafo único. O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho.

Art. 8º Compete ao Comandante:

I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;

II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

III - manter a disciplina a bordo;

IV - proceder:

a) à lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos a bordo, nos termos da legislação específica;

b) ao inventário e à arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os à autoridade competente, nos termos da legislação específica;

c) à realização de casamentos e aprovação de testamentos *in extremis*, nos termos da legislação específica;

V - comunicar à autoridade marítima:

a) qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar;

b) acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação;

c) infração a esta lei ou às normas e aos regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Parágrafo único. O descumprimento das disposições contidas neste artigo sujeita o Comandante, nos termos do art.22 desta lei, às penalidades de multa ou suspensão do certificado de habilitação, que podem ser cumulativas.

Art. 9° Todas as pessoas a bordo estão sujeitos à autoridade do Comandante.

Art. 10. O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia da segurança das pessoas, da embarcação e da carga transportada, pode:

I - impor sanções disciplinares previstas na legislação pertinente;

II - ordenar o desembarque de qualquer pessoa;

III - ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para a manutenção da integridade física de terceiros, da embarcação ou da carga;

IV - determinar o alijamento de carga.

Art. 11. O Comandante, no caso de impedimento, é substituído por outro tripulante, segundo a precedência hierárquica, estabelecida pela autoridade marítima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

CAPITULO III

Do Serviço de Praticagem

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

§ 1º A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, sendo concedida especificamente para cada zona de praticagem, após a aprovação em exame e estágio de qualificação.

§ 2º A manutenção da habilitação do prático depende do cumprimento da freqüência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima.

§ 3º É assegurado a todo prático na forma prevista no *caput* deste artigo o livre exercício do serviço de praticagem.

§ 4º A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas.

Parágrafo único. Para assegurar o disposto no *caput* deste artigo, a autoridade marítima poderá:

I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem;

II - fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem;

III - requisitar o serviço de práticos.

Art. 15. O prático não pode recusar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento do mesmo.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

CAPÍTULO IV

Das Medidas Administrativas

Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

I - apreensão do certificado de habilitação;

II - apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação;

III - embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação;

IV - embargo da obra;

V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

§ 1° A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta lei, possuindo caráter complementar a elas.

§ 2° As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a imposição.

Art. 17. A embarcação apreendida deve ser recolhida a local determinado pela autoridade marítima.

§ 1° A autoridade marítima designará responsável pela guarda de embarcação apreendida, o qual poderá ser seu proprietário, armador, ou preposto.

§ 2° A irregularidade determinante da apreensão deve ser sanada no prazo de 90 (noventa) dias, sob pena de a embarcação ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Art. 18. O proprietário, armador ou preposto responde, nesta ordem, perante à autoridade marítima, pelas despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida.

Art. 19. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitam o causador a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, independentemente da penalidade prevista.

Art. 20. A autoridade marítima sustará o andamento de qualquer documento ou ato administrativo de interesse de quem estiver em débito decorrente de infração a esta lei, até a quitação.

Art. 21. O procedimento para a aplicação das medidas administrativas obedecerá ao disposto no Capítulo V.

Parágrafo único. Para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação, a autoridade marítima poderá aplicar as medidas administrativas liminarmente.

CAPÍTULO V

Das Penalidades

Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurando o contraditório e a ampla defesa.

Art. 23. Constatada infração, será lavrado Auto de Infração pela autoridade competente designada pela autoridade marítima.

§ 1º Cópia do Auto de Infração será entregue ao infrator, o qual disporá de 15 (quinze) dias úteis, contados da data de recebimento do Auto, para apresentar sua defesa.

§ 2º Será considerado revel o infrator que não apresentar sua defesa.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Art. 24. A autoridade referida pelo artigo anterior disporá de 30 (trinta) dias para proferir sua decisão, devidamente fundamentada.

§ 1º Da decisão a que se refere este o *caput* deste artigo caberá recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contado da data da respectiva notificação, dirigido à autoridade superior designada pela autoridade marítima, que proferirá decisão no prazo e forma previstos no *caput*.

§ 2º Em caso de recurso contra a aplicação da pena de multa, será exigido o depósito prévio do respectivo valor, devendo o infrator juntar, ao recurso, o correspondente comprovante.

Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - multa;

II - suspensão do certificado de habilitação;

III - cancelamento do certificado de habilitação.

IV - demolição de obras e benfeitorias.

Parágrafo único. As penalidades previstas nos incisos I e IV poderão ser cumuladas com qualquer das outras.

Art. 26. O Poder Executivo fixará anualmente o valor das multas, considerando a gravidade da infração.

Art. 27. A pena de suspensão não poderá ser superior a 12 (doze) meses.

Art. 28. Decorridos 2 (dois) anos de imposição da pena de cancelamento, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os requisitos estabelecidos para a certificação de habilitação.

107

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Art. 29. A demolição, ordenada pela autoridade marítima, de obra ou benfeitoria será realizada pelo infrator, que arcará também com as despesas referentes à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação.

Parágrafo único. A autoridade marítima poderá providenciar diretamente a demolição de obra e a recomposição do local, por seus próprios meios ou pela contratação de terceiros, às expensas do infrator.

Art. 30. São circunstâncias agravantes:

I - reincidência;

II - emprego de embarcação na prática de ato ilícito;

III - embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica;

IV - grave ameaça à integridade física de pessoas.

Art. 31. A aplicação das penalidades para as infrações às normas baixadas em decorrência do art. 4°, I, b, desta lei, cometidas nas áreas adjacentes às praias, far-se-á:

I - na hipótese do art. 6º desta lei, pelos órgãos municipais competentes, no caso da pena de multa, sem prejuízo das penalidades previstas nas leis e posturas municipais;

II - pela autoridade competente designada pela autoridade marítima, nos demais casos.

Art. 32. Ressalvado o disposto no art. 24, § 2º desta lei, o infrator disporá do prazo de 15 (quinze) dias corridos, a contar da intimação, para pagar a multa.

Art. 33. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

administrativo instaurado pela autoridade marítima, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

Parágrafo único. Nos casos de que trata este artigo, é vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada no curso de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção da hipótese de poluição das águas.

Art. 34. Respondem solidária e isoladamente pelas infrações a esta lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador ou preposto;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais;

IV - o autor material.

Art. 35. As multas, exceto as previstas no art. 31, I, serão arrecadadas pela autoridade marítima, sendo o montante auferido empregado nas atividades de fiscalização desta lei e das normas decorrentes.

CAPÍTULO VI

Das Disposições Finais e Transitórias

Art. 36. As normas decorrentes desta lei obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.

Art. 37. A argüição contra normas ou atos baixados em decorrência desta lei será encaminhada à autoridade que os aprovou e, em grau de recurso, à autoridade a qual esta estiver subordinada.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Art. 38. As despesas com os serviços a serem prestados pela autoridade marítima, em decorrência da aplicação desta lei, tais como vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros, serão indenizadas pelos interessados.

Parágrafo único. Os emolumentos previstos neste artigo terão seus valores estipulados pela autoridade marítima e serão pagos no ato da solicitação do serviço.

Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.

Art. 40. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado a partir da data de sua publicação.

Art. 41. Esta lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após a data de sua publicação.

Art. 42. Revogam-se o Decreto-lei n° 2.161, de 30 de abril de 1940; os §§ 1° e 2° do art. 3°, o art. 5° e os arts. 12 a 23 do Decreto-lei n° 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-lei n° 3.346, de 12 de junho de 1941; o Decreto-lei n° 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-lei n° 4.557, de 10 de agosto de 1942; a Lei n° 5.838, de 5 de dezembro de 1972 e demais disposições em contrário.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.259-C, DE 1993

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente, com substitutivo, o Projeto de Lei nº 4.259-B/93; a emenda nº 3 e parcialmente as emendas nºs 1 e 2 apresentadas na Comissão; rejeitou as emendas nºs 1 a 21 apresentadas ao substitutivo; e aprovou as emendas nºs 1, 2, 3 e 6 adotadas pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, aprovou parcialmente a emenda nº 7 e rejeitou as de nºs 4, 5, 8, 9, 10 e 11, nos termos do parecer reformulado do relator.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:
João Henrique - Presidente, Edinho Araújo e Leônidas Cristino - Vice-Presidentes, Lael Varella, Oscar Andrade, Paulo Gouvêa, Carlos Nelson, Mário Martins, Moreira Franco, Marcus Vicente, Mário Negromonte, Nárcio Rodrigues, Paulo Feijó, Pedro Henry, Roberto Rocha, Vittório Medioli, Chico da Princesa, Davi Alves Silva, Dolores Nunes, Felipe Mendes, Francisco Silva, João Tota, Duílio Pisaneschi, Philemon Rodrigues, Gonzaga Patriota, José Egydio, Affonso Camargo, De Velasco, Jorge Wilson e Neif Jabur.

Sala da Comissão, em 18 de junho de 1997

Deputado JOÃO HENRIQUE
Presidente

Deputado MOREIRA FRANCO
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI N° 4.259-C, DE 1993

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

Das Disposições Gerais

Art. 1° A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta lei.

§ 1° As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2° As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no couber, ao previsto nesta lei.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Art. 2° Para os efeitos desta lei, ficam estabelecidas os seguintes conceitos e definições:

I - Amador - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional;

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada, pela autoridade marítima, para operar embarcações em caráter profissional;

III - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

IV - Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita à inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

VI - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizígia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas maritimas consideradas desabrigadas;

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação;

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e explotação dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo;

XVII - Proprietário - pessoa fisica ou juridica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade maritima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo;

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima;

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

XXI - Vistoria - ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

Art. 3° Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta lei.

Art. 4° São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;

b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;

c) realização de inspeções navais e vistorias;

d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;

e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;

f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;

h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;

i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;

j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;

l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação;

m) aplicação de penalidade pelo Comandante.

II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;

III - determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada;

IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;

V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

VI - estabelecer os limites da navegação interior;

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval.

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Art. 5° A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

I - não entrar no porto;

II - não sair do porto;

III - sair das águas jurisdicionais;

IV - arribar em porto nacional.

Art. 6° A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres.

CAPÍTULO II

Do Pessoal

Art. 7° Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Parágrafo único. O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho.

Art. 8° Compete ao Comandante:

I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;

II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

III - manter a disciplina a bordo;

IV - proceder:

a) à lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos a bordo, nos termos da legislação especifica;

b) ao inventário e à arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os à autoridade competente, nos termos da legislação especifica;

c) à realização de casamentos e aprovação de testamentos *in extremis*, nos termos da legislação especifica;

V - comunicar à autoridade marítima:

a) qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar;

b) acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação;

c) infração a esta lei ou às normas e aos regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Parágrafo único. O descumprimento das disposições contidas neste artigo sujeita o Comandante, nos termos do art.22 desta lei, às penalidades de multa ou suspensão do certificado de habilitação, que podem ser cumulativas.

Art. 9° Todas as pessoas a bordo estão sujeitos à autoridade do Comandante.

Art. 10. O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia da segurança das pessoas, da embarcação e da carga transportada, pode:

I - impor sanções disciplinares previstas na legislação pertinente;

II - ordenar o desembarque de qualquer pessoa;

III - ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para a manutenção da integridade física de terceiros, da embarcação ou da carga;

IV - determinar o alijamento de carga.

Art. 11. O Comandante, no caso de impedimento, é substituído por outro tripulante, segundo a precedência hierárquica, estabelecida pela autoridade marítima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

CAPÍTULO III

Do Serviço de Praticagem

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

§ 1° A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, sendo concedida especificamente para cada zona de praticagem, após a aprovação em exame e estágio de qualificação.

§ 2° A manutenção da habilitação do prático depende do cumprimento da freqüência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima.

§ 3° É assegurado a todo prático na forma prevista no *caput* deste artigo o livre exercício do serviço de praticagem.

§ 4° A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas.

Parágrafo único. Para assegurar o disposto no *caput* deste artigo, a autoridade marítima poderá:

I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem;

II - fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem;

III - requisitar o serviço de práticos.

Art. 15. O prático não pode recusar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento do mesmo.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

CAPÍTULO IV

Das Medidas Administrativas

Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

I - apreensão do certificado de habilitação;

II - apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação;

III - embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação;

IV - embargo da obra;

V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

§ 1° A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta lei, possuindo caráter complementar a elas.

§ 2° As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a imposição.

Art. 17. A embarcação apreendida deve ser recolhida a local determinado pela autoridade marítima.

§ 1° A autoridade marítima designará responsável pela guarda de embarcação apreendida, o qual poderá ser seu proprietário, armador, ou preposto.

§ 2° A irregularidade determinante da apreensão deve ser sanada no prazo de 90 (noventa) dias, sob pena de a embarcação ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Art. 18. O proprietário, armador ou preposto responde, nesta ordem, perante à autoridade marítima, pelas despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida.

Art. 19. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitam o causador a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, independentemente da penalidade prevista.

Art. 20. A autoridade maritima sustará o andamento de qualquer documento ou ato administrativo de interesse de quem estiver em débito decorrente de infração a esta lei, até a quitação.

Art. 21. O procedimento para a aplicação das medidas administrativas obedecerá ao disposto no Capítulo V.

Parágrafo único. Para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação, a autoridade marítima poderá aplicar as medidas administrativas liminarmente.

CAPÍTULO V

Das Penalidades

Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurando o contraditório e a ampla defesa.

Art. 23. Constatada infração, será lavrado Auto de Infração pela autoridade competente designada pela autoridade marítima.

§ 1° Cópia do Auto de Infração será entregue ao infrator, o qual disporá de 15 (quinze) dias úteis, contados da data de recebimento do Auto, para apresentar sua defesa.

§ 2° Será considerado revel o infrator que não apresentar sua defesa.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Art. 24. A autoridade referida pelo artigo anterior disporá de 30 (trinta) dias para proferir sua decisão, devidamente fundamentada.

§ 1° Da decisão a que se refere este o *caput* deste artigo caberá recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contado da data da respectiva notificação, dirigido à autoridade superior designada pela autoridade marítima, que proferirá decisão no prazo e forma previstos no *caput*.

§ 2° Em caso de recurso contra a aplicação da pena de multa, será exigido o depósito prévio do respectivo valor, devendo o infrator juntar, ao recurso, o correspondente comprovante.

Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - multa;

II - suspensão do certificado de habilitação;

III - cancelamento do certificado de habilitação.

IV - demolição de obras e benfeitorias.

Parágrafo único. As penalidades previstas nos incisos I e IV poderão ser cumuladas com qualquer das outras.

Art. 26. O Poder Executivo fixará anualmente o valor das multas, considerando a gravidade da infração.

Art. 27. A pena de suspensão não poderá ser superior a 12 (doze) meses.

Art. 28. Decorridos 2 (dois) anos de imposição da pena de cancelamento, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os requisitos estabelecidos para a certificação de habilitação.

Art. 29. A demolição, ordenada pela autoridade marítima, de obra ou benfeitoria será realizada pelo infrator, que arcará também com as despesas referentes à

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação.

Parágrafo único. A autoridade marítima poderá providenciar diretamente a demolição de obra e a recomposição do local, por seus próprios meios ou pela contratação de terceiros, às expensas do infrator.

Art. 30. São circunstâncias agravantes:

I - reincidência;

II - emprego de embarcação na prática de ato ilícito;

III - embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica;

IV - grave ameaça à integridade física de pessoas.

Art. 31. A aplicação das penalidades para as infrações às normas baixadas em decorrência do art. 4°, I, b, desta lei, cometidas nas áreas adjacentes às praias, far-se-á:

I - na hipótese do art. 6° desta lei, pelos órgãos municipais competentes, no caso da pena de multa, sem prejuízo das penalidades previstas nas leis e posturas municipais;

II - pela autoridade competente designada pela autoridade marítima, nos demais casos.

Art. 32. Ressalvado o disposto no art. 24, § 2° desta lei, o infrator disporá do prazo de 15 (quinze) dias corridos, a contar da intimação, para pagar a multa.

Art. 33. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela autoridade marítima, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Parágrafo único. Nos casos de que trata este artigo, é vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada no curso de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção da hipótese de poluição das águas.

Art. 34. Respondem solidária e isoladamente pelas infrações a esta lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador ou preposto;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa fisica ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais;

IV - o autor material.

Art. 35. As multas, exceto as previstas no art. 31, I, serão arrecadadas pela autoridade marítima, sendo o montante auferido empregado nas atividades de fiscalização desta lei e das normas decorrentes.

CAPÍTULO VI

Das Disposições Finais e Transitórias

Art. 36. As normas decorrentes desta lei obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.

Art. 37. A argüição contra normas ou atos baixados em decorrência desta lei será encaminhada à autoridade que os aprovou e, em grau de recurso, à autoridade a qual esta estiver subordinada.

Art. 38. As despesas com os serviços a serem prestados pela autoridade marítima, em decorrência da aplicação desta lei, tais como vistorias, testes e

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros, serão indenizadas pelos interessados.

Parágrafo único. Os emolumentos previstos neste artigo terão seus valores estipulados pela autoridade marítima e serão pagos no ato da solicitação do serviço.

Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.

Art. 40. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado a partir da data de sua publicação.

Art. 41. Esta lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após a data de sua publicação.

Art. 42. Revogam-se o Decreto-lei nº 2.161, de 30 de abril de 1940; os §§ 1º e 2º do art. 3º, o art. 5º e os arts. 12 a 23 do Decreto-lei nº 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941; o Decreto-lei nº 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-lei nº 4.557, de 10 de agosto de 1942; a Lei nº 5.838, de 5 de dezembro de 1972 e demais disposições em contrário.

Sala da Comissão, em 18 de junho de 1997

Deputado **JOÃO HENRIQUE**
Presidente

Deputado **MOREIRA FRANCO**
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

Comissão de Constituição e Justiça
381

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4259/93

Nos termos do art. 119, caput, I do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, alterado pelo art. 1º, I, da Resolução nº 10/91, o Senhor Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas a partir de 26 / 06 / 97 , por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 30 de junho de 1997

SÉRGIO SAMPAIO CONTREIRAS DE ALMEIDA

p/ Secretário

OBS: NO DIA 26/06/97, EM VIRTUDE DE APROVAÇÃO DE REQUERIMENTO DE URGÊNCIA NO PLENÁRIO DA COMISSÃO (ART. 52§5º) E POSTERIOR APROVAÇÃO DO PROJETO, FICA EXTINTO O PRAZO PARA RECEBER EMENDA NESTE ORGÃO TÉCNICO.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

"Dispõe sobre a segurança do Tráfego Aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências."

AUTOR: PODER EXECUTIVO
RELATOR: Deputado NILSON GIBSON

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei em exame, oriundo do Poder Executivo, que encaminhou Mensagem nº 743, de 26 de outubro de 1993, tem o propósito de promover a Segurança do Tráfego Aquaviário, contribuir para a salvaguarda da vida humana nas águas e para prevenção da poluição hídrica.

A Proposição objetiva também, dar força de lei ao atual Regulamento do Tráfego Marítimo, baixado por Decreto do Executivo, único instrumento legal de que dispõe a Marinha para fazer cumprir normas pertinentes à segurança da navegação. Tal dispositivo legal tem sofrido questionamentos judiciais incontornáveis, principalmente, em face de vultosos interesses particulares, por vezes contrariados, em nome do interesse maior da coletividade.

A Proposição tramitou pelas Comissões de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias; de Relações Exteriores e Defesa Nacional; e de Viação e Transportes. Em todas estas Comissões foram apresentadas emendas que aperfeiçoaram o Projeto. Por fim, na Comissão de Viação e Transportes, o seu Relator o nobre Deputado MOREIRA FRANCO conseguiu consolidar muitas das propostas de emendas em seu Substitutivo que logrou a aprovação unânime de seus pares da Comissão.

II - VOTO DO RELATOR

A matéria em análise nesta Comissão insere-se na competência legiferante do Congresso Nacional com sanção do Presidente da República (Art. 48 e incisos da Constituição Federal) e atende aos pressupostos constitucionais para o seu trâmite e deliberação legislativa.

inexistindo quaisquer óbices a sua transformação em lei. O Projeto é, pois, constitucional e jurídico.

Do mesmo modo, quanto à técnica legislativa e a regimentalidade não há reparo a ser feito, enquadrando-se a proposição na competência terminativa das Comissões.

Por todo exposto, manifesto-me no sentido da admissibilidade do Projeto de Lei nº 4.259, de 1993, nos termos do Substitutivo apresentado pela Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão em 26 / 06 /1997.

Deputado NILSON GIBSON
RELATOR

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 4.259-C, DE 1993

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 4.259-C/93 e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, nos termos do parecer do Relator, Deputado Nilson Gibson.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Henrique Eduardo Alves - Presidente, Freire Júnior, Moisés Bennesby e Marcelo Déda - Vice-Presidentes, Antônio dos Santos, Magno Bacelar, Mussa Demes, Ney Lopes, Osmir Lima, Paes Landim, Roland Lavigne, Vilmar Rocha, Aloysio Nunes Ferreira, Djalma de Almeida César, Gilvan Freire, João Natal, Silvio Pessoa, Almino Affonso, Alzira Ewerton, Luiz Máximo, Nelson Otoch, Vanessa Felippe, Haroldo Sabóia, José Genoíno, Nilmário Miranda, Sérgio Miranda, Sílvio Abreu, Adhemar de Barros Filho, Augusto Farias, Darci Coelho, Jarbas Lima, José Rezende, Prisco Viana, Rodrigues Palma, Vicente Cascione, Nilson Gibson, Pedro Canedo, Ary Kara, Ivandro Cunha Lima, Zaire Rezende, Luiz Fernando, Marconi Perillo, Enio Bacci, Marta Suplicy, Pedro Wilson, Adylson Motta e Cleonâncio Fonseca.

Sala da Comissão, em 26 de junho de 1997

Deputado HENRIQUE EDUARDO ALVES
Presidente

CCS

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

OF. Nº 291-P/97 - CCJR Brasília, em 1º de julho de 1997

Senhor Presidente,

Comunico a Vossa Excelência, em cumprimento ao Art. 58 do Regimento Interno, a apreciação por este Órgão Técnico, em 26 de julho do corrente ano, dos Projetos de Lei nºs 4.259-C/93 e 85-B/95.

Solicito a Vossa Excelência autorizar a publicação dos referidos projetos e pareceres a eles oferecidos.

Cordialmente,

Deputado HENRIQUE EDUARDO ALVES
Presidente

À Sua Excelência o Senhor
Deputado MICHEL TEMER
DD. Presidente da Câmara dos Deputados
N E S T A

44

CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259/93

Nos termos do Art. 119, caput, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente da Comissão determinou a abertura e divulgação na ordem do Dia das Comissões, prazo para recebimento de emendas(5 Sessões), no periodo de 10 / 03 /95 a 17 / 03 /95. Findo o prazo de cinco sessões, não foram recebidas emendas.

Sala da Comissão, em 20 de março de 1995.

Aurenilton Araruna de Almeida
Secretário

GER 3.17.23.004-2 - (SET/94)

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 4.259-D, DE 1993
(do Poder Executivo)
Mensagem nº 743/93

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; DE DEFESA NACIONAL; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II- Na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias:
- termo de recebimento de emendas
- Parecer do Relator
- Emendas oferecidas pelo Relator (11)
- Parecer da Comissão
- Emendas adotadas pela Comissão (11)

III-Na Comissão de Defesa Nacional:
- termo de recebimento de emendas
- 1º Parecer do Relator
- 1º Substitutivo oferecido pelo Relator
- Emendas apresentadas ao Substitutivo (5)
- termo de recebimento de emendas ao Substitutivo
- 2º Parecer do Relator
- 2º Substitutivo oferecido pelo Relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

IV-Na Comissão de Viação e Transportes:
- Emendas apresentadas na Comissão (3)
- termo de recebimento de emendas
- Parecer do Relator
- 1º Substitutivo oferecido pelo Relator
- Emendas apresentadas ao Substitutivo (21)
- termo de recebimento de emendas ao Substitutivo
- Parecer às emendas ao Substitutivo
- Parecer reformulado
- 2º Substitutivo oferecido pelo Relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

V- Na Comissão de Constituição e Justiça e de Redação:
- termo de recebimento de emendas
- Parecer do Relator
- Parecer da Comissão

Defiro. Publique-se.

Em 15 /07 /97. Presidente

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃ

OF. Nº 291-P/97 - CCJR Brasília, em 1º de julho de 1997

Senhor Presidente,

Comunico a Vossa Excelência, em cumprimento ao Art. 58 do Regimento Interno, a apreciação por este Órgão Técnico, em 26 de julho do corrente ano, dos Projetos de Lei nºs 4.259-C/93 e 85-B/95.

Solicito a Vossa Excelência autorizar a publicação dos referidos projetos e pareceres a eles oferecidos.

Cordialmente,

Deputado HENRIQUE EDUARDO ALVES
Presidente

À Sua Excelência o Senhor
Deputado MICHEL TEMER
DD. Presidente da Câmara dos Deputados
N E S T A

Caixa: 205

Lote: 72

PL Nº 4259/1993

374

SECRETARIA-GERAL DA MESA

Recebido

Órgão Presidência N.º 2657/97

Data: 04/07/97 Hora: 17.45hs

Visto: Ponto: 5754

PROJETO DE LEI Nº 4.259-D, DE 1993
(DO PODER EXECUTIVO)
MENSAGEM Nº 743/93

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, pela aprovação, com emendas; da Comissão de Defesa Nacional, pela aprovação deste, com Substitutivo, das emendas nºs. 1 e 4, apresentadas ao Substitutivo, com adoção da emenda nº 8, adotada pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias; da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste, com Substitutivo, da emenda nº 3 e parcialmente das de nºs. 1 e 2, apresentadas na Comissão, pela rejeição das emendas nºs. 1 a 21, apresentadas ao Substitutivo, pela aprovação das emendas nºs. 1, 2, 3 e 6, parcialmente da emenda nº 7 e rejeição das de nºs. 4, 5, 8, 9, 10 e 11, da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias; e da Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes.

(PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993, A QUE SE REFEREM OS PARECERES)

Defiro. Transfira-se à competência do Plenário a apreciação do Projeto de Lei nº 4.259/93. Publique-se.

Em 01/09/97. PRESIDENTE

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

Ofício nº352-P/97

Brasília, 22 de agosto de 1997

Senhor Presidente,

Tendo em vista a manifestação, em anexo, do Deputado NILSON GIBSON, Relator da Redação Final do PL nº 4.259/93, entendemos estar configurada a hipótese prevista no art. 24, II, "g", do Regimento Interno. Assim sendo, encaminho a Vossa Excelência a proposição, solicitando as providências regimentais cabíveis.

Aproveito o ensejo para renovar a Vossa Excelência protestos de elevada estima e consideração.

Deputado HENRIQUE EDUARDO ALVES
Presidente

Exmo. Sr.
Deputado MICHEL TEMER
DD. Presidente da Câmara dos Deputados
N E S T A

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
376

SECRETARIA-GERAL DA MESA
Recebido
Órgão PRD Nº 338/94
Data: 25/03/94 Hora:
Ass: Ponto:

I

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Constituição e Justiça e de Redação

Senhor Presidente,

Tendo sido designado para elaborar a redação final do Projeto de Lei nº 4.259/93, na qualidade de relator, comunico a V. Exa. a impossibilidade de cumprir o honroso mister de que fui incumbido, por tratar-se de proposição com pareceres divergentes de duas Comissões competentes para examinar o mérito da matéria.

Sala da Comissão, em

Deputado

ANEXO(s) NO
ARMÁRIO 013
fls RM 3328/97
743/93 e PL 4259/93

SGM/P nº 837

Brasília, 01 de setembro de 1997.

Senhor Presidente,

Em atenção ao Ofício nº 352/97, datado de 22 de agosto de 1997, contendo solicitação referente ao Projeto de Lei nº 4.259/93, que *dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências*, comunico a Vossa Excelência que, sobre o assunto, exarei o seguinte despacho:

"Defiro. Transfira-se à competência do Plenário a apreciação do Projeto de Lei nº 4.259/93."

Colho o ensejo para renovar a Vossa Excelência protestos de elevado apreço e distinta consideração.

MICHEL TEMER
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Deputado **HENRIQUE EDUARDO ALVES**
Presidente da Comissão de Constituição e Justiça e de Redação
N E S T A

RECEBI O ORIGINAL
Em, ___/___/___ às ___ h
Nome: _____
Ponto: _____

CÂMARA DOS DEPUTADOS
E R R A T A

(Republica-se em virtude de novo despacho do Sr. Presidente:)

ONDE SE LÊ:

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993
(DO PODER EXECUTIVO)
MENSAGEM Nº 743/93

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; DE DEFESA NACIONAL; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

LEIA-SE:

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993
(DO PODER EXECUTIVO)
MENSAGEM Nº 743/93

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54))

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4.259, de 1993

Aprovado:
- o Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes;

Prejudicados:
- a proposição inicial;
- o Substitutivo da Comissão de Defesa Nacional; e
- todas as Emendas oferecidas nas Comissões.

A MATÉRIA VAI AO SENADO FEDERAL.
Em 04.09.97.

Mozart Vianna de Paiva
Secretário-Geral da Mesa

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4.259-D, DE 1993

(Do Poder Executivo)

MENSAGEM Nº 743/93

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, pela aprovação, com emendas; da Comissão de Defesa Nacional, pela aprovação deste, com Substitutivo, das emendas nºs. 1 e 4, apresentadas ao Substitutivo, com adoção da emenda nº 8, adotada pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias; da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste, com Substitutivo, da emenda nº 3 e parcialmente das de nºs. 1 e 2, apresentadas na Comissão, pela rejeição das emendas nºs. 1 a 21, apresentadas ao Substitutivo, pela aprovação das emendas nºs. 1, 2, 3 e 6, parcialmente da emenda nº 7 e rejeição das de nºs. 4, 5, 8, 9, 10 e 11, da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias; e da Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes.

(PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993, A QUE SE REFEREM OS PARECERES)

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II- Na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias:
- termo de recebimento de emendas
- Parecer do Relator
- Emendas oferecidas pelo Relator (11)
- Parecer da Comissão
- Emendas adotadas pela Comissão (11)

III-Na Comissão de Defesa Nacional:
- termo de recebimento de emendas

- 1° Parecer do Relator
- 1° Substitutivo oferecido pelo Relator
- Emendas apresentadas ao Substitutivo (5)
- termo de recebimento de emendas ao Substitutivo
- 2° Parecer do Relator
- 2° Substitutivo oferecido pelo Relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

IV-Na Comissão de Viação e Transportes:
- Emendas apresentadas na Comissão (3)
- termo de recebimento de emendas
- Parecer do Relator
- 1° Substitutivo oferecido pelo Relator
- Emendas apresentadas ao Substitutivo (21)
- termo de recebimento de emendas ao Substitutivo
- Parecer às emendas ao Substitutivo
- Parecer reformulado
- 2° Substitutivo oferecido pelo Relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

V- Na Comissão de Constituição e Justiça e de Redação:
- termo de recebimento de emendas
- Parecer do Relator
- Parecer da Comissão

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Título I
Disposições Preliminares

Art. 1° Esta Lei dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, abrangendo:

I - os profissionais e amadores, integrantes de tripulação de embarcações;

II - a embarcação, em suas fases de projeto, construção, operação, docagem, reparo e baixa; e

III - o meio aquático, no que diz respeito à sinalização e divulgação das limitações e condições de tráfego das vias navegáveis.

§ 1° As embarcações brasileiras, seus tripulantes, profissionais e amadores, ainda que fora das águas sob jurisdição brasileira, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitadas, quando em águas estrangeiras, a soberania do Estado ribeirinho.

§ 2° As embarcações de Estado, as embarcações estrangeiras e quaisquer aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas ao previsto nesta Lei, no que couber.

Art. 2° Esta Lei e normas decorrentes atenderão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais, ratificados pelo Brasil, relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição causada por embarcações.

Art. 3° Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - Tráfego Aquaviário - movimentação de embarcações realizada por via aquática;

Lote: 72 Caixa: 205
PL N° 4259/1993
381

II - Navegação - atividade de conduzir, com segurança, uma embarcação de um ponto a outro, por via aquática;

III - Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA - autoridade designada pelo Ministro da Marinha, responsável pelo controle da implementação desta Lei e pelo estabelecimento das normas decorrentes.

IV - Órgão Subordinado - órgão com autonomia limitada que, sob supervisão funcional da ASTA, participa do controle da implementação desta Lei;

V - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar e serem transportadas, de conformidade com as normas estabelecidas pela ASTA;

VI - Tripulante - profissional ou amador habilitado, que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação, devidamente inscrito em Órgão Subordinado;

VII - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

VIII - Comandante - denominação genérica do tripulante que é o responsável pela operação e a manutenção, em condições de segurança, da embarcação, carga, seus tripulantes e demais pessoas a bordo. O Comandante, em algumas embarcações, pode ser denominado Mestre, Arrais ou Patrão;

IX - Imediato - tripulante que, por sua experiência e habilitação, tem condições de substituir o Comandante, em circunstâncias de impedimentos funcionais. Normalmente, o Imediato é adrede comissionado com esse título pelo proprietário da embarcação, ou seus prepostos legais;

X - Profissional não-Tripulante - todo aquele que, inscrito ou não nos Órgãos Subordinados, presta, a bordo, serviços de natureza transitória;

XI - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação, mediante remuneração ou como convidado;

XII - Amador - tripulante habilitado a operar apenas embarcações de esporte e recreio;

XIII - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua utilização, pondo-a, ou não, a navegar por sua conta;

XIV - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação está sujeita a registro no Tribunal Marítimo e inscrição em Órgão Subordinado, ou em apenas uma dessas organizações oficiais;

XV - Agente de Navegação - pessoa física ou jurídica, representante dos interesses do proprietário, armador ou outro responsável pela embarcação;

XVI - Embarcação - qualquer construção suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, quaisquer que sejam suas características, capaz de transportar pessoas ou cargas e sujeita a inscrição nos Órgãos Subordinados, de acordo com as normas estabelecidas pela ASTA. As plataformas flutuantes e as fixas, quando rebocadas, são também consideradas embarcações;

XVII - Vistoria - atividade administrativa pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais pertinentes, referentes às condições de segurança, eficiência e conforto das embarcações, plataformas fixas e móveis;

XVIII - Docagem - ato de colocar a embarcação em seco para execução de reparo, alteração de características, pintura, vistoria ou perícia;

XIX - Reparo - ato de reconduzir a embarcação ou equipamento às condições de segurança operativa, anteriores a avaria ou ao desgaste natural; é considerado reparo, também, a alteração de características da embarcação, mediante a execução de um conjunto de ações corretivas ou preventivas;

XX - Polícia Naval - atividade de cunho administrativo exercida pelos Órgãos Subordinados, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, normas decorrentes, atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hídrica; e

XXI - Portos - instalações construídas e aparelhadas para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias.

Art. 4° Com o propósito de promover a segurança do tráfego aquaviário e contribuir para a salvaguarda da vida humana nas águas e para a prevenção da poluição hídrica, compete à ASTA estabelecer normas para:

I - inscrição e controle dos profissionais da Marinha Mercante e dos amadores;

II - determinação da tripulação de segurança das embarcações;

III - habilitação dos profissionais de Marinha Mercante e dos amadores;

IV - estabelecimento de requisitos de projetos, construção, equipamentos e operação das embarcações, que digam respeito à salvaguarda da vida humana, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente;

V - licenciamento da construção e alteração de características das embarcações;

VI - realização de vistorias;

VII - inscrição de embarcações e fiscalização do registro da propriedade;

VIII - determinação dos equipamentos e acessórios para embarcações que devam receber homologação para uso a bordo;

IX - estabelecimento da dotação de equipamentos e acessórios de salvatagem para embarcações;

X - realização do registro, vistoria e certificação de helipontos das plataformas marítimas e das embarcações que operem em águas sob jurisdição nacional, de acordo com as normas em vigor, visando a correspondente homologação por parte do órgão competente do Ministério da Aeronáutica;

XI - autorização para execução de projetos de obras e a realização de pesquisa e lavra de minerais em águas sob jurisdição nacional, no que concerne à segurança da navegação e à defesa nacional, sem prejuízo das autorizações a serem obtidas nos demais órgãos competentes; e

XII - atividades de Polícia Naval.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representará a ASTA no que for pertinente.

Art. 5° Para os efeitos desta Lei, as embarcações são grupadas como se segue:

I - mercante - quando empregada com finalidade comercial. A embarcação de pesca é um caso especial de embarcação mercante;

II - de Estado - quando, pertencente a órgão público, empregada na execução de atividade de competência do órgão a que se vincula, sem finalidade comercial;

III - de guerra - quando, pertencente às Forças Armadas de um Estado, ostenta sinais exteriores próprios de navios de guerra de sua nacionalidade; esteja sob o comando de um oficial legalmente designado pelo Governo do Estado, devendo o nome do Comandante constar do Boletim dos Oficiais da Força Singular a que pertence ou em documento equivalente; e seja guarnecido por uma tripulação regida pela disciplina militar;

IV - de esporte e recreio - quando empregada em atividades peculiares de lazer, sem finalidade comercial; e

V - especiais - quando empregadas em atividades que não as enquadradas nos incisos anteriores.

Art. 6° Para os efeitos desta Lei, a navegação é dividida em:

I - marítima - quando realizada no mar até o limite das embocaduras dos rios; e

II - interior - quando realizada em rios, lagos, lagoas e canais.

§ 1° A navegação marítima é subdividida nas seguintes categorias:

a) longo curso - quando realizada predominantemente em águas marítimas, entre portos nacionais e estrangeiros, por embarcações mercantes, excetuadas as de pesca;

b) cabotagem - quando realizada predominantemente em águas marítimas ao longo da costa atlântica da América do Sul, entre portos nacionais e estrangeiros, por embarcações mercantes, excetuadas as de pesca;

c) alto-mar - quando realizada em águas marítimas, fora dos limites de visibilidade da costa;

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
382

d) costeira - quando realizada em águas marítimas, ao longo do litoral brasileiro, dentro dos limites de visibilidade da costa; e

e) abrigada - quando realizada em águas abrigadas, baías, angras e enseadas.

§ 2° A navegação interior é subdividida nas seguintes categorias:

a) percurso internacional - quando realizada em trechos de rios que façam fronteira com outro país ou entre portos fluviais ou lacustres nacionais e estrangeiros; e

b) percurso nacional - quando realizada exclusivamente nos trechos sob jurisdição nacional de rios, lagos, lagoas e canais.

§ 3° Os limites da navegação abrigada e da navegação interior serão estabelecidos pela ASTA.

Capítulo I
Do Pessoal

Art. 7° As pessoas a bordo de uma embarcação podem ser denominadas:

I - Comandante;

II - tripulante;

III - profissional não-tripulante; ou

IV - passageiro.

Parágrafo único. Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Seção I
Do Comandante

Art. 8° O Comandante é o tripulante responsável:

I - pelo cumprimento, a bordo, de toda legislação, normas e atos internacionais ratificados pelo Brasil, e pela execução de técnicas relativas à salvaguarda da vida humana nas águas e à segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

II - pela manutenção da disciplina a bordo;

III - pelo cumprimento dos limites autorizados de carga e de lotação para determinada embarcação;

IV - pela comunicação à ASTA, ou a quem esta designar, pelo meio mais rápido de que dispuser, de qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e quaisquer obstáculos ou estorvos à navegação que encontrar;

V - pela lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos; pelo inventário e arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo e sua entrega à autoridade competente e pela realização de casamentos e aprovação de testamentos "in extremis"; e

VI - pela comunicação aos Órgãos Subordinados dos acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator a penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 9° O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia das pessoas, da embarcação e cargas transportadas, poderá adotar as seguintes medidas:

I - sanções trabalhistas previstas na legislação pertinente;

II - desembarque de qualquer pessoa; e

III - detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para manutenção da integridade física das pessoas, da embarcação ou da carga.

Seção II
Dos Tripulantes

Art. 10. As principais atribuições de cada um dos tripulantes, correspondentes aos trabalhos rotineiros que exercem a bordo, são fixadas de acordo com normas estabelecidas pelo órgão governamental competente, após consulta à ASTA.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
383

Art. 11. A habilitação dos tripulantes obedece às normas próprias do ensino profissional para navegação marítima e interior.

Parágrafo único. A habilitação dos pescadores no âmbito desta Lei objetiva, apenas, seu desempenho como tripulantes de embarcações.

Art. 12. A ASTA estabelecerá normas para a carreira dos tripulantes, as quais conterão regras distintas para a navegação marítima e para navegação interior.

Parágrafo único. O embarque e desembarque de tripulante são decorrências do contrato de trabalho, não implicando o desembarque, necessariamente, na rescisão desse contrato.

Seção III
Dos Passageiros e Profissionais Não-Tripulantes

Art. 13. Os passageiros e profissionais não-tripulantes estarão sujeitos à autoridade do Comandante da embarcação, devendo cumprir o que lhes é preconizado em legislação específica.

Parágrafo único. A ASTA estabelecerá normas para a carreira de profissionais não-tripulantes cujas atividades se relacionem com a segurança da navegação.

Capítulo II
Do Material

Seção I
Da Construção de Embarcações

Art. 14. A construção de embarcações obedecerá a padrões técnicos, visando à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente.

§ 1º A ASTA estabelecerá as normas de construção, que poderão conter diferentes especificações para atendimento às condições regionais onde a embarcação navegará.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Art. 15. A embarcação construída no País ou no estrangeiro, para pessoa física ou jurídica brasileira, estará sujeita ao atendimento de requisitos ou características que a tornem possível de ser operada como navio auxiliar da Armada, em caso de Mobilização Nacional.

Parágrafo único. O Ministério dos Transportes e o Ministério da Marinha estabelecerão critérios específicos de alterações dos projetos de construção naval, de interesse nacional, que receberão incentivos e tratamento diferenciado aos financiamentos para a construção de navios, para empresas nacionais que adotarem tais alterações.

Art. 16. A construção de embarcação depende de licença da ASTA.

§ 1º A ASTA estabelecerá normas especificando os documentos e planos necessários à obtenção da licença de construção e poderá dispensar esta licença para embarcações com arqueação bruta (AB) igual ou inferior a vinte, desde que não sejam destinadas ao transporte de doze ou mais passageiros.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Seção II
Da Arqueação e Borda Livre de Embarcações

Art. 17. A ASTA estabelecerá normas para medidas de arqueação, a que poderão estar sujeitas as embarcações, e emitirá o certificado correspondente.

§ 1º No caso de reparos que alterem a arqueação original, a embarcação deverá ser novamente arqueada.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 18. A ASTA estabelecerá normas para fixação da borda livre das embarcações, de acordo com suas características técnicas e operacionais e as águas onde navegará.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção III
Da Classificação e Marcação de Embarcações

Art. 19. A embarcação será classificada conforme a categoria de navegação para a qual está capacitada, o sistema de propulsão e a atividade em que será empregada.

Art. 20. A ASTA estabelecerá normas para marcação do nome, classificação e porto de inscrição da embarcação, visando à sua identificação.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção IV
Da Inscrição e Registro de Propriedade de Embarcações

Art. 21. A inscrição de uma embarcação é o seu cadastramento nos Órgãos Subordinados, quando lhe são atribuídos nome e número de identificação e é expedido o respectivo Título de Inscrição e Propriedade.

§ 1° A ASTA estabelecerá normas para inscrição das embarcações.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 4.

Art. 22. O Registro de Propriedade da Embarcação é o seu cadastramento no Tribunal Marítimo, com atribuição do nome, número de registro e a competente expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima.

Parágrafo único. Os registros de armador, de propriedade de embarcações, de direitos reais e demais ônus sobre as embarcações obedecerão à legislação específica.

Seção V
Do Reparo de Embarcações

Art. 23. A ASTA estabelecerá normas para o controle de docagens, reparos e alterações de características das embarcações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 24. A alteração de características de qualquer embarcação deverá ser previamente autorizada pela ASTA, após avaliação do projeto pertinente.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 25. A ASTA estabelecerá áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos.

Seção VI
Das Empresas de Navegação, Estaleiros, Carreiras, Diques, Oficinas de Reparos e Construção Naval

Art. 26. As empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques, as oficinas de reparos e construção naval, não pertencentes à Marinha do Brasil, deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 27. O proprietário de empresa de navegação, estaleiro, carreira, dique, ou oficina de reparos e construção naval deverá fornecer à ASTA, ou aos Órgãos Subordinados, as informações de natureza técnica que lhe forem requisitadas.

§ 1° As informações, que devam ter divulgação restrita, serão prestadas sob sigilo.

§ 2° A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Título II
Da Navegação Mercante

Capítulo I
Da Navegação Marítima

Seção I
Dos Grupos e Categorias do Pessoal

Art. 28. O profissional empregado na navegação marítima pertence a um dos seguintes grupos:

I - 1° grupo - Marítimo - aquele que exerce atividade a bordo de embarcação mercante, excetuada a de pesca, empregada na navegação marítima; e

II - 2° grupo - Pescador - aquele que exerce atividade a bordo de embarcação de pesca, empregada na navegação marítima.

Art. 29. A ASTA estabelecerá normas especificando as categorias, carreiras, habilitação e exames periódicos de saúde a que estarão sujeitos os profissionais empregados na navegação mercante marítima.

§ 1° O marítimo poderá ser também habilitado como Prático, conforme o especificado em normas estabelecidas pela ASTA.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 2.

Seção II
Da Tripulação de Segurança

Art. 30. A ASTA estabelecerá normas para determinação da tripulação de segurança.

§ 1° A ASTA poderá, a qualquer momento, alterar a tripulação de segurança, caso sejam alteradas as condições operacionais da embarcação.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção III
Da Vistoria de Embarcações

Art. 31. As vistorias são classificadas em:

I - Inicial;

II - Periódica; e

III - Especial.

§ 1° Vistoria Inicial - é a realizada antes da embarcação ser posta em serviço, para verificação da compatibilidade de sua construção com os planos aprovados, devendo ser feita em seco e flutuando.

§ 2° Vistoria Periódica - é a realizada em prazos determinados, estabelecidos por Convenções Internacionais ou pela ASTA.

§ 3° Vistoria Especial - é a realizada na embarcação ou carga, em qualquer época, para fins específicos.

Art. 32. A ASTA estabelecerá as normas reguladoras e as embarcações, incluídas as afretadas ou arrendadas, que estarão sujeitas a vistorias.

§ 1° As plataformas fixas, que não possam ser rebocadas, consideradas obras sobre águas, também estão sujeitas a vistorias.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 33. Todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, estão sujeitas à vistoria especial sem aviso prévio, por determinação da ASTA ou Órgão Subordinado.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
384

Capítulo II
Da Navegação Interior

Seção I
Dos Grupos e Categorias do Pessoal

Art. 34. O profissional empregado na navegação interior pertence a um dos seguintes grupos:

I - 1° grupo - Fluviário - profissional que exerce atividade a bordo de embarcação mercante, excetuada a de pesca, empregada na navegação interior; e

II - 2° grupo - Pescador Fluvial - profissional que exerce atividade a bordo de embarcação de pesca, empregada na navegação interior.

Art. 35. A ASTA estabelecerá normas especificando as condições de ingresso e carreira a que estarão sujeitos os profissionais empregados na navegação interior.

§ 1° O Fluviário poderá ser também habilitado como Prático, conforme o especificado em normas estabelecidas pela ASTA.

§ 2° As normas a serem estabelecidas atenderão às peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

§ 3° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção II
Da Tripulação de Segurança

Art. 36. A ASTA estabelecerá normas para determinação da tripulação de segurança das embarcações mercantes empregadas na navegação interior obedecendo, no que couber, ao contido na Seção II, do Capítulo I, do Título II - Navegação Mercante, devendo observar ainda as peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção III
Da Vistoria de Embarcações

Art. 37. A ASTA estabelecerá normas para vistorias das embarcações empregadas na navegação interior, que atenderão, no que couber, às regras contidas na Seção III, do Capítulo I, do Título II - Navegação Mercante, devendo observar ainda as peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Título III
Da Atividade de Esporte e Recreio

Capítulo I
Dos Grupos e Categorias do Pessoal

Art. 38. O pessoal que opera ou equipa as embarcações de esporte e recreio, sem remuneração constitui o grupo de Amadores.

Art. 39. A ASTA estabelecerá normas especificando as categorias do grupo de Amadores e os procedimentos para sua habilitação.

Parágrafo único. O documento de habilitação deve ser emitido com prazo de validade e sua revalidação obedecerá às normas a que se refere este artigo.

Art. 40. A embarcação de esporte e recreio poderá lotar profissionais, contratados para sua operação.

Art. 41. A ASTA poderá determinar a tripulação de segurança para embarcação de esporte e recreio, em função de seu porte e classe de navegação.

Art. 42. A infração das normas citadas nesta Seção sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1, 2 e 4.

Capítulo II
Da Vistoria de Embarcações

Art. 43. A ASTA estabelecerá normas para vistorias das embarcações de esporte e recreio que atenderão, no que couber, às regras contidas na Seção III, do Capítulo I, do Título II - Da Navegação Mercante, devendo observar ainda se a embarcação se destina a recreio ou à prática de esporte de competição e as águas onde navegará.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Capítulo III
Das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas

Art. 44. As marinas, clubes e entidades desportivas náuticas deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 45. A ASTA poderá estabelecer normas especificando os deveres e as regras para salvaguarda da vida humana nas águas e para a segurança da navegação, que deverão ser observadas por essas organizações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
385

Título IV
Da Polícia Naval

Capítulo I
Da Atividade e Competência

Art. 46. A ação da Polícia Naval abrangerá as águas sob jurisdição nacional, o pessoal da Marinha Mercante e os armadores, as embarcações nacionais e as embarcações estrangeiras em águas sob jurisdição nacional, as empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques e as oficinas de reparo e construção naval, a extração de minerais e as obras sob, sobre e às margens das águas, no que se referir à defesa nacional, segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e à prevenção da poluição hídrica.

§ 1º Considera-se como margem, para efeito desta Lei, as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar, ou de preamar de sizígia.

§ 2º A proteção à integridade física de quaisquer pessoas, contra o tráfego de embarcações, nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres, será de responsabilidade dos órgãos estaduais competentes.

Art. 47. A Polícia Naval também fiscalizará o lançamento de detritos ou descargas de poluentes nas águas por embarcações, plataformas fixas e suas instalações de apoio.

Capítulo II
Da Entrada e Saída de Embarcações

Seção I
Da Navegação Marítima

Art. 48. A ASTA estabelecerá normas para controle da entrada e saída de embarcações nos portos nacionais.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 49. A embarcação estrangeira, quando da entrada em porto nacional, poderá ser visitada por representante de Órgão Subordinado, para verificação de suas condições operacionais, de sua documentação e da habilitação de quaisquer tripulantes.

§ 1° Caso os documentos e certificados exigidos estejam irregulares e as condições operacionais da embarcação se encontrem em situação precária, constituindo-se em ameaça de danos ao meio ambiente, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, a ASTA poderá determinar a permanência da embarcação no porto, para sanar a deficiência constatada ou determinar a sua saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, desde que preservada a salvaguarda da vida humana nas águas.

§ 2° Caso seja determinada a permanência ou a saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, a ASTA deverá comunicar o fato à autoridade consular do país de bandeira da embarcação.

Seção II
Da Navegação Interior

Art. 50. A ASTA estabelecerá normas de tráfego e permanência para as embarcações empregadas na navegação interior, nos portos nacionais, atracadouros, fundeadouros, rotas, canais e vias navegáveis, que atenderão às peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 51. A embarcação estrangeira, quando da entrada em porto nacional, poderá ser visitada por representante de Órgão Subordinado, para verificação de sua documentação, habilitação de quaisquer tripulantes e de suas condições operacionais.

§ 1° Caso os documentos e certificados exigidos estejam irregulares e as condições operacionais da embarcação encontrem-se em situação precária, constituindo-se em ameaça de danos ao meio ambiente, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, a ASTA poderá determinar a permanência da embarcação no porto, para sanar a deficiência constatada, ou determinar a sua saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, desde que preservada a salvaguarda da vida humana nas águas.

§ 2° Caso seja determinada a permanência ou a saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, a ASTA deverá comunicar o fato à autoridade consular do país de bandeira da embarcação.

§ 3° Caso a habilitação dos tripulantes não comprove o conhecimento prático do trecho a ser navegado, o prosseguimento da viagem ficará condicionado ao embarque de outro profissional habilitado.

Seção III
Da Atividade de Esporte e Recreio

Art. 52. As entradas e saídas de embarcação de esporte e recreio, realizando navegação marítima, de alto-mar ou costeira e navegação interior, deverão ser comunicadas aos Órgãos Subordinados.

§ 1° A ASTA estabelecerá normas especificando as condições, os documentos necessários e o responsável por essa comunicação.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Capítulo III
Da Navegação em Águas Restritas

Seção I
Das Normas Gerais

Art. 53. A ASTA estabelecerá normas para o tráfego e permanência das embarcações ao longo da costa, dos rios, nos lagos e lagoas, nos canais, nos portos, nas áreas de tráfego intenso e nas rotas especiais de navegação.

§ 1° As embarcações não poderão aproximar-se a menos de duzentos metros das margens. Esta distância poderá ser alterada, levando-se em conta a linha de concentração de banhistas dentro d'água e as características físicas locais, sendo que para os rios, lagos e lagoas, as administrações estaduais ou municipais competentes, ouvida a ASTA, poderão estabelecer e divulgar limitações diferentes. Deverá ser reservada área privativa para entrada e saída de embarcações em praias, conforme especificarem normas da ASTA.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 4.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
386

Seção II
Do Serviço de Praticagem

Art. 54. As atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, desempenhadas onde ocorram peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação, constituem o serviço de praticagem.

Art. 55. Os Práticos Marítimos e Fluviais, denominados profissionais não-tripulantes, constituirão uma categoria do 1º Grupo do pessoal e serão oriundos daquela categoria.

Art. 56. A ASTA estabelecerá normas para o acesso, a habilitação e o serviço dos Práticos, bem como delimitará as zonas onde a praticagem seja obrigatória e especificará as embarcações dispensadas do Serviço de Praticagem.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 57. O serviço de praticagem deverá estar disponível a todo e qualquer momento, sendo considerado atividade essencial.

§ 1º Os Práticos não poderão recusar-se à prestação do serviço de praticagem, ainda que existam divergências sobre remuneração decorrente.

§ 2º A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Seção III
Da Sinalização e Obstáculos à Navegação

Art. 58. É proibida a instalação ou retirada dos sinais náuticos de auxílio à navegação ou de demarcações especiais, bem como a alteração de suas características e posicionamento.

§ 1º É vedada a utilização dos sinais náuticos para qualquer fim que não seja o específico.

§ 2º A infração deste artigo ou de seu § 1º sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 6.

Art. 59. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitarão o infrator a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, além da penalidade do Grupo 1.

Art. 60. A execução de obra pública ou particular e a instalação de qualquer obstáculo à navegação, sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, depende de autorização da ASTA, que estabelecerá normas a respeito.

§ 1º A ASTA avaliará o projeto em função da localização, porte, formas e aspectos físicos da obra pretendida e suas implicações para a navegação.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1, 5 e 6.

Art. 61. A pesquisa e lavra de minerais nas águas navegáveis, sob jurisdição nacional, dependerão de prévia autorização da ASTA, que estabelecerá as normas de procedimentos para evitar riscos à navegação.

§ 1º A pesquisa ou lavra de minerais não poderá inviabilizar a navegação praticada por embarcações mercantes, de Estado ou de guerra.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Título V
Das Penalidades

Capítulo I
Do Processo

Art. 62. Constitui infração o não-cumprimento das normas estabelecidas nesta Lei ou das decorrentes emitidas pela ASTA ou Órgãos Subordinados.

Art. 63. Constatada a infração, será lavrado, pelo Órgão Subordinado, o Auto de Infração, devendo a pena pertinente ser por ele aplicada.

Parágrafo único. A infração cometida e a pena estabelecida deverão ser comunicadas ao infrator.

Art. 64. Da pena imposta caberá, em primeira instância, recurso ao Órgão Subordinado que a impôs e, em segunda instância, à ASTA.

§ 1° O prazo para o recurso é de trinta dias a contar do conhecimento da pena ou do indeferimento do recurso.

§ 2° A autoridade recorrida terá o prazo de trinta dias, a contar do recebimento do pedido, para julgamento do recurso interposto.

§ 3° Os prazos estabelecidos neste artigo poderão ser prorrogados por igual período, a critério da ASTA.

§ 4° A ASTA é a instância final, na esfera administrativa, para julgamento de recurso.

Art. 65. Estabelecida a multa, o infrator terá um prazo de quinze dias, a contar da data em que tomar conhecimento, para pagamento do valor estipulado.

Parágrafo único. O recurso em segunda instância exige o depósito prévio da multa imposta.

Art. 66. Respondem solidária ou isoladamente pelas infrações a esta Lei.

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador, o afretador, o agente de navegação ou quem legalmente os represente;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais; e

IV - seu autor material.

Art. 67. A embarcação apreendida será recolhida à área determinada ou depósito dos Órgãos Subordinados.

§ 1° O Órgão Subordinado poderá designar responsável para guarda da embarcação apreendida, que poderá ser seu proprietário, armador, agente de navegação ou outros com interesse na embarcação.

§ 2° O proprietário da embarcação terá um prazo de trinta dias, a contar da data da apreensão, para regularização de sua situação, findo o qual ela poderá ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 68. As despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida serão custeadas pelo seu proprietário, armador ou outro responsável, que responderão nesta ordem, perante a ASTA ou Órgão Subordinado.

Capítulo II
Das Penas

Art. 69. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - Grupo 1 - multa;

II - Grupo 2 - suspensão ou cancelamento do documento de habilitação;

III - Grupo 3 - retirada de tráfego ou impedimento de saída;

IV - Grupo 4 - apreensão da embarcação;

V - Grupo 5 - embargo ou paralisação de atividade; e

VI - Grupo 6 - demolição de obra.

Parágrafo único. Os valores para multa deverão ser estabelecidos pela ASTA no mês de janeiro e revistos em julho, anualmente.

Art. 70. São fatores agravantes: reincidência na mesma falta no período de um ano; emprego de embarcação na prática de ato ilícito; embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica; envolvimento de embarcação destinada a transporte de passageiros.

§ 1° Existindo agravante, a multa poderá ser aumentada em até cem por cento de seu valor.

§ 2° A reincidência, no período de um ano, na condução de embarcação em estado de embriaguez ou sob efeito de outra substância entorpecente ou tóxica, sujeita o profissional a

julgamento no foro estabelecido por lei e o amador ao cancelamento do documento de habilitação, a critério do Órgão Subordinado.

Art. 71. A pena de cancelamento do documento de habilitação para profissionais somente poderá ser aplicada após decisão do Tribunal Marítimo que a determine.

Art. 72. A pena de demolição de obra ou paralisação de atividade minerária somente será aplicada pela ASTA.

Parágrafo único. A demolição de obra será realizada pelo seu responsável, o qual sujeitar-se-á, ainda, à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação. Caso não o faça, a ASTA o fará por seus próprios meios ou contratação de terceiros, às custas do infrator, e proporá ao Ministério Público a ação judicial correspondente para o ressarcimento dos custos de despesas.

Art. 73. A pena de multa não se executará quando incidir sobre os recursos indispensáveis à manutenção do infrator e sua família.

Título VI
Das Disposições Finais

Art. 74. Os atuais profissionais integrantes do 4º Grupo - Regionais, serão gradualmente habilitados, de modo a integrarem os Grupos de Marítimo ou de Fluviário, conforme a navegação praticada.

Parágrafo único. Os Estivadores e Mergulhadores não constituirão grupos para os efeitos desta Lei.

Art. 75. A ASTA designará Comissão Técnica para atendimento das seguintes finalidades:

I - proposição e atualização de normas;

II - acompanhamento ou realização de testes em equipamentos, e inspeções técnicas;

III - realização de perícias para constatação de causas de avarias; e

IV - outras julgadas pertinentes.

Parágrafo único. A ASTA poderá designar especialista não-pertencente ao seu quadro de pessoal, ou entidade especializada, para compor a Comissão Técnica, a fim de tratar de assunto específico, por tempo determinado.

Art. 76. A ASTA estabelecerá os valores a serem pagos pelos diversos serviços e despesas decorrentes, que ela ou seus órgãos subordinados prestarem, tais como: vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros.

Parágrafo único. A indenização prevista neste artigo deverá ser paga no ato da solicitação do serviço.

Art. 77. Qualquer outro recurso, que não seja decorrente de aplicação de pena, obedecerá, para sua tramitação, ao previsto no artigo 64.

Art. 78. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela ASTA ou Órgãos Subordinados, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

§ 1º Toda pessoa jurídica ou física penalmente capaz, envolvida, por qualquer forma ou motivo, em acidente ou fato da navegação, está jurisdicionada ao Tribunal Marítimo.

§ 2º É vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada após instauração de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção daquelas decorrentes da poluição das águas.

Art. 79. A ASTA estabelecerá as normas para o cerimonial a ser obedecido a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 80. A ASTA estabelecerá normas para o uso de uniformes a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
387

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 81. Os valores arrecadados com a aplicação de multas serão empregados nas atividades de fiscalização exercidas pela Polícia Naval.

Art. 82. A ASTA terá um prazo de 180 dias após a publicação desta Lei para emissão das normas decorrentes.

Art. 83. O art. 3° da Lei n° 7.652, de 3 de fevereiro de 1988, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3° As embarcações brasileiras, exceto as de Guerra e as demais de Estado, estão obrigadas ao Registro de Propriedade no Tribunal Marítimo, quando tiverem arqueação bruta (AB) igual ou superior a vinte, se empregadas na navegação marítima, ou arqueação bruta (AB) igual ou superior a cinquenta, se empregadas na navegação interior".

Art. 84. Esta Lei entrará em vigor 180 dias após a data de sua publicação.

Art. 85. Revogam-se o Decreto-Lei n° 2.161, de 30 de abril de 1940; os parágrafos 1° e 2° do artigo 3°, artigos 5° e do 12 ao 23 do Decreto-Lei n° 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-Lei n° 3.346, de 12 de junho de 1941; a Lei n° 5.838, de 5 de dezembro de 1972; o Decreto-Lei n° 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-Lei n° 4.557, de 10 de agosto de 1942; o Decreto n° 87.648, de 24 de setembro de 1982; o Decreto n° 97.026, de 1° de novembro de 1988; o Decreto n° 511, de 27 de abril de 1992 e o Decreto n° 87.891, de 3 de dezembro de 1982.

Brasília.

LEGISLAÇAO CITADA ANEXADA PELO AUTOR

LEI Nº 7.652, DE 3 DE FEVEREIRO DE 1988

Dispõe sobre o registro da Propriedade Marítima e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I

Da Finalidade

Art. 1º Esta lei tem por finalidade regular o registro da propriedade marítima, dos direitos reais e demais ônus sobre embarcações e o registro de armador.

CAPÍTULO II

Do Registro da Propriedade de Embarcações

Art. 2º O registro da propriedade tem por objeto estabelecer a nacionalidade, validade, segurança e publicidade da propriedade de embarcações.

Art. 3º As embarcações brasileiras, exceto as da Marinha de Guerra, estão sujeitas à inscrição na Capitania dos Portos ou órgão subordinado, em cuja jurisdição for domiciliado o proprietário ou armador, sendo obrigatório o registro da propriedade no Tribunal Marítimo das que possuírem arqueação bruta superior a 20 (vinte) toneladas, se empregadas na navegação marítima, e daquelas com arqueação bruta superior a 50 (cinqüenta) toneladas, quando destinadas a qualquer modalidade de navegação interior.

§ 1.º Estando a embarcação somente sujeita a inscrição, esta valerá como registro.

§ 2.º A falta do registro sujeita o infrator às sanções previstas nesta lei.

. . . . . .

. . . . . .

DECRETO-LEI N. 2.161 — DE 30 DE ABRIL DE 1940

Dispõe sobre o exercício das funções de agente de Capitanias de Portos por militares da Armada e dá outras providências.

O Presidente de República, considerando que, do ponto de vista da Defesa Nacional, ha toda conveniência em prover por vezes as funções de Agente de Capitanias de Portos por militares da Armada, da Reserva Remunerada ou reformados; e usando das atribuições que lhe confere o artigo 180 da Constituição,

Decreta:

Art. 1.º As funções de Agente de Capitanias de Portos da República, sempre que o Governo julgar conveniente, no interesse da Defesa Nacional, serão exercidas por militares da Armada, da reserva remunerada ou reformados, designados pelo ministro da Marinha.

Art. 2.º Aos militares designados para o exercício dessas funções será abonada a gratificação que lhes couber, na forma do decreto n. 20.809, de 17 de dezembro de 1931.

Parágrafo único. A respectiva despesa correrá, no presente exercício, à conta da verba IV — Gratificações — *b*) Pessoal Militar, subconsignação 13-02, do orçamento vigente do Ministério da Marinha.

Art. 3.º Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 30 de abril de 1940, 119.º da Independência e 52.º da República.

GETULIO VARGAS.

Henrique A. Guilhem.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
388

DECRETO-LEI N. 2.538 — DE 27 DE AGOSTO DE 1940

Dispõe sobre a navegação entre portos e aeroportos nacionais

. . . . . .

Art. 3º. Os agentes ou consignatários de aeronaves e embarcações são obrigados a informar ao Correio, às repartições portuárias o aeroportuárias e ao concessionário ou arrendatário do porto o dia e a hora de chegada e de partida com antecedência mínima de duas horas e até uma hora antes do encerramento do expediente ordinário das repartições. As empresas de navegação aérea que tenham serviço regular, com horário aprovado, apresentarão apenas o referido horário quando modificado.

§ 1º. As embarcações atracadas ao cais ou a outro porto de acostagem poderão virar de bordo, de dia ou de noite, independentemente de licença, bem assim, avisando com uma hora de antecedência a Capitania do Porto e a Alfândega, mudar de fundeadouro durante o dia ou a noite..

§ 2º. Nos portos onde não houver estação radio-telegráfica, as embarcações, ao transpor o local designado pela Capitania, anunciarão

a sua chegada por dois apitos de 10 segundos de duração, com intervalo de meio minuto.

.....

Art. 5º: As embarcações e aeronaves, entrando a qualquer hora do dia ou da noite, com exceção dos casos previstos no parágrafo único do artigo anterior, demandarão o ancoradouro de franquia ou os cais e pontos de acostagem e iniciarão imediatamente o embarque e o desembarque.

Parágrafo único. Os ancoradouros de franquia e os pontos onde as embarcações terão de operar serão fixados pelo Capitão do Porto, ou por seus delegados e agentes, tendo em vista os interesses da navegação, ouvidas as demais repartições portuárias.

.....

DISPOSIÇÕES DE CAPITANIA

Art. 12. O despacho das embarcações será feito pelo respectivo capitão nas Capitanias onde as mesmas se acharem matriculadas.

Art. 13. Será porem obrigatório o despacho no primeiro porto de escala que se seguir à verificação de qualquer das seguintes ocorrências:

1º, avaria na embarcação ou na carga;
2º, insubordinação de tripulantes ou de passageiros;
3º, necessidade de desembarcar ou embarcar tripulantes;
4º, encontro de baixo, recife ou outro qualquer estorvo para a navegação e, bem assim qualquer alteração no funcionamento ou na posição do balizamento.

Parágrafo único. O capitão entregará à Capitania cópia autenticada da parte do diário de navegação que relatar o fato.

Art. 14. O tripulante responsabilizado, em inquérito policial ou administrativo, procedido em Capitania de Porto, pela prática ou por auxiliar a pratica de roubo de qualquer cousa pertencente ao navio, à carga, aos passageiros ou aos próprios tripulantes, terá a respectiva matricula cancelada, sem prejuizo da ação penal.

Art. 15. O tripulante, que em inquérito policial ou administrativo, procedido em Capitania de Porto, for responsabilizado por avaria ou dano causado ao navio ou á carga, terá a respectiva matricula suspensa por dois meses a cinco anos, sem prejuizo da ação penal.

Art. 16. As tripulações serão fixadas pela Capitania onde for matriculada a embarcação, atendendo-se à necessidade de conciliar a segurança e a economia da navegação.

§ 1º. Para determinar a tripulação, a Capitania terá em vista:

1º, o rol de tripulantes julgado necessário pelo armador;

2º, a tonelagem da embarcação e as exigências peculiares à navegação, às máquinas, à mecanização do trabalho de bordo e ao combustivel utilizado;

3º, as acomodações dos alojamentos da embarcação para as diversas categorias de tripulantes;

4º, o tempo gasto entre os portos de escala.

§ 2º. As embarcações que forem desarmadas terão as tripulações reduzidas ao estritamente necessário para a vigilância.

Art. 17. As embarcações empregadas no transporte de carvão nacional a granel e em carregamentos completos serão despachadas com tantos homens de convés quantos estritamente necessários ao serviço do leme e de vigilância geral.

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplicar-se-á tambem às embarcações empregadas no transporte de carvão que, para completar e compensar o carregamento, embarcarem mercadorias leves, como alfafa e semelhantes.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
389

Art. 18. As embarcações a que se refere esta lei poderão entrar em todos os portos do Brasil ou deles sair, fundear, mudar de fundeadouro ou fazer qualquer manobra sem tomar prático e sem pagamento de qualquer contribuição às associações de praticagem.

§ 1.º O Conselho da Marinha Mercante publicará anualmente, no "Diário Oficial", a relação dos postos de acesso difícil nos quais os navios de cabotagem poderão livremente entrar e sair, fundear, mudar de fundeadouro ou fazer qualquer manobra, sem tomar prático do porto, desde que possuam tripulante com carte de prático ou lugar, conferida pela autoridade competente.

§ 2.º Cada vez que escalarem nos portos de acesso difícil referidos no parágrafo anterior, as embarcações de grande cabotagem, que não tomarem prático, contribuirão com quota de 50$0 para manutenção da associação de praticagem local.

§ 3.º As embarcações que escalarem no porto somente para tomar ou deixar prático serão consideradas em trânsito e isentas de despa-

DISPOÇÕES SANITÁRIAS

Art. 19. São obrigados a ter médico a bordo os paquetes:

a) que tiverem mais de 300 toneladas líquidas de registo, forem empregados na navegação de grande cabotagem e transportarem mais de 50 passageiros;

b) que tiverem mais de 300 toneladas líquidas de registo, forem empregadas na navegação de pequena cabotagem ou interior, transportarem mais de 100 passageiros e cuja viagem, entre dois portos consecutivos de escala, exceder de 48 horas.

§ 1.º Quando os passageiros excederem de 200, os paquetes de grande cabotagem deverão ter ainda enfermeiro.

§ 2.º O disposto neste artigo não derroga o que está estabelecido no art. 1.362 do decreto n. 16.300, de 31 de dezembro de 1923, nem outras concessões já feitas pela Saude à navegação de cabotagem e interior.

Art. 20. As embarcações exclusivamente de carga são dispensadas de ter enfermeiro nos seguintes casos:

1º, quando a tripulação for inferior a 70 homens, qualquer que seja a duração da viagem;

2º, quando a tripulação for superior a 70 homens e a duração da viagem, entre dois portos consecutivos de escala, não exceder de 72 horas.

§ 1.º As embarcações de mais de 100 toneladas líquidas de registo deverão ter a bordo os medicamentos de urgência que a Saude determinar em caracter geral tendo em vista o número de passageiros e de tripulantes e a duração da viagem entre os portos consecutivos de escala.

§ 2.º Ocorrendo moléstia ou acidente pessoal grave a bordo de embarcação que não conduza enfermeiro, o capitão é obrigado a arribar ao primeiro porto para hospitalizar o enfermo. Nessas arribadas, o capitão entregará à autoridade sanitária do porto cópia autenticada do diário de navegação na parte relativa ao registo da occorrência, mas não terá de preencher quaisquer formalidades perante as demais autoridades.

Art. 21. As embarcações de grande cabotagem e de carga que não conduzam médico serão dispensadas da visita sanitária desde que estejam munidas do respectivo passe sanitário e não tenham doente a bordo.

Parágrafo único. Havendo moléstia ou suspeita de moléstia a bordo, o capitão pedirá a visita da Saude no primeiro porto de escala, sob as penas do art. 1.444, letra *c*, do decreto n. 16.300, de 31 de dezembro de 1923.

Art. 22. os armadores entregarão ao médico ou, quando for o caso, ao enfermeiro, mediante inventário, os medicamentos e o instrumental necessários ao serviço. No fim de cada viagem far-se-á o balanço da farmácia e do instrumental.

Art. 23. As empresas de navegação, a juizo do médico de bordo, são obrigadas a fornecer gratuitamente aos passageiros que adquirirem doença ou sofrerem acidentes a bordo os medicamentos e o material de curativo previstos nas tabelas que a Saude aprovar em caracter geral.

Parágrafo único. As mesmas empresas poderão fornecer outros medicamentos alem dos previstos neste artigo, cobrando os preços da tabela que for semestralmente aprovada pela Saude e que ficará à disposição dos passageiros.

DECRETO-LEI N. 3.346 — DE 12 DE JUNHO DE 1941

Dá nova organização às Delegacias de Trabalho Marítimo

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição, decreta:

Art. 1.º Os serviços de inspeção, disciplina e policiamento do trabalho nos portos, na navegação e na pesca incumbirão às Delegacias de Trabalho Marítimo, subordinadas ao Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio.

Art. 2.º As Delegacias de Trabalho Marítimo serão criadas por ato do Ministro do Trabalho, Indústria e Comercio, *ex-officio*, ou a requerimento de qualquer sindicato interessado ou de associação de grau superior, coincidindo sua jurisdição com a da Capitania do Porto local.

Parágrafo único. Nos portos que não forem sede de Capitania funcionarão, havendo mister, representações da Delegacia do porto-sede.

Art. 3.º Delibera a Delegacia de Trabalho Marítimo por meio de um Conselho, composto de sete representantes, dos quais um de cada um dos Ministérios do Trabalho, Indústria e Comércio, da Marinha, da Viação e Obras Públicas, da Agricultura e da Fazenda, um dos empregadores e um dos empregados.

§ 1.º O ato que criar Delegacia de Trabalho Marítimo será comunicado aos ministérios interessados, cujos titulares deverão promover a designação de seus representantes, dentro do prazo de 30 dias, contados da comunicação.

§ 2.º As representações a que se refere o parágrafo único do artigo anterior serão constituidas por subdelegacias, a cargo de um representante do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio.

§ 3.º O representante do Ministério da Marinha no Conselho da Delegacia será o capitão do porto local.

Art. 4.º Presidirá a Delegacia de Trabalho Marítimo o capitão do porto respectivo, o qual, nos seus impedimentos, será, para esse efeito, substituido pelo representante do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio.

Art. 5.º Os sindicatos portuários e marítimos, devidamente notificados, enviarão, cada um, a Delegacia de Trabalho Marítimo, uma lista de cinco nomes, dentre os quais serão escolhidos, pelo delegado, os dos representantes de classe e os dos respectivos suplentes, para a composição do Conselho.

§ 1.º A escolha a que este artigo se refere recairá em brasileiro nato, maior de 25 anos, portador de carteira profissional e que esteja no pleno exercício da profissão, no mínimo, desde mais de dois anos.

§ 2.º Os representantes de classe exercerão o mandato por um ano, não podendo ser reconduzidos para o período imediato.

Art. 6.º Compete ao Conselho da Delegacia de Trabalho Marítimo:

1.º, fixar o número de estivadores necessários ao movimento do porto, para o que poderá promover a revisão das matrículas, can-

celando as daqueles que, desde mais de dois anos, não exerçam a profissão, salvo se este fato for motivado por moléstia, por acidente no trabalho que não determine incapacidade permanente, ou por serviço militar;

2.º, acreditar perante os concessionários ou empreiteiros de trabalho, nos portos e nas empresas, ou agências, de navegação, ou de pesca, os sindicatos de trabalhadores nos serviços portuários, marítimos ou de pesca, uma vez reconhecidos na forma da lei, bem como as cooperativas de trabalho;

3.º, fiscalizar a aplicação das leis de proteção ao trabalho nos serviços portuários, marítimos, ou de pesca, segundo as disposições da legislação vigente;

4.º, fiscalizar os trabalhos de carga e descarga e a movimentação das mercadorias nos trapiches e armazens, fixando o número necessário de trabalhadores para o respectivo serviço;

5.º, emitir parecer sobre matéria atinente ao trabalho portuário, de navegação, ou de pesca, para atender a qualquer dos ministérios referidos no art. 3.º e a sindicatos, ou empresas, interessadas;

6.º, impor aos que cometerem faltas disciplinares, ou infringirem disposições legais, as penalidades estabelecidas no art. 11;

7.º, elaborar o respectivo regimento interno, *ad referendum* do Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio.

Art. 7.º O Conselho da Delegacia de Trabalho Marítimo reunir-se-á ordinariamente duas vezes por mês e extraordinariamente mediante convocação do Delegado ou a requerimento de quatro conselheiros, e suas deliberações serão válidas desde que tenham nelas tomado parte, no mínimo, cinco conselheiros, alem do Delegado.

Parágrafo único. Quando o assunto a tratar no Conselho interessar diretamente o Sindicato a que pertençam os representantes de classe, deverá o Delegado convocar os suplentes, sob pena de nulidade.

Art. 8.º Os membros do Conselho perceberão, por sessão em que tomarem parte, até o máximo de quatro por mês, a importância que for arbitrada, para cada Conselho, pelo Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio.

Parágrafo único. A falta a três sessões consecutivas importará a perda do mandato.

Art. 9.º As sessões dos Conselhos das Delegacias serão secretas.

Art. 10. Sempre que se trate de expedição de instruções reguladoras de serviços, as Delegacias farão publicar o respectivo anteprojeto no *Diario Oficial*, a do Distrito Federal, e em jornal local, as demais, afixando-o na própria sede, para que os interessados se manifestem a respeito, dentro do prazo improrrogavel de 30 dias, desde que não haja contraindicação.

Parágrafo único. Findo o prazo fixado neste artigo, e após o exame, pelo Conselho, das sugestões apresentadas, sendo por ele afinal aprovado o projeto, a Delegacia expedirá as instruções de serviço, cuja vigência começará 60 dias depois de publicadas.

Art. 11. As penalidades a impor, de que trata o inciso 6.º do art. [illegible] serão:

I — aos empregadores: multa de 100$0 (cem mil réis) a 5:000$0 (cinco contos de reis), elevada ao dobro na reincidência;

II — aos empregados: suspensão do serviço, por três a trinta dias, sem remuneração ou cassação da matrícula na Capitania do Porto;

III — aos sindicatos interessados que não colaborarem na manutenção da ordem e da disciplina: as que comina o artigo 43 do decreto-lei n. 1.402 de 5 de julho de 1939, ficando os membros da Diretoria, no caso de destituição, inibidos de exercer quaisquer cargos na sua administração pelo prazo de 10 anos.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
390

Parágrafo único. Nenhuma penalidade será imposta sem prévia defesa do acusado; entretanto, poderá este ser desde logo suspenso nos casos de flagrante delito.

Art. 12. Das decisões originárias dos Conselhos de Delegacia de Trabalho Marítimo caberá recurso voluntário, sem efeito suspensivo, para o Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, sendo interposto, dentro do prazo de 30 dias, contados da publicação respectiva, pelos interessados diretos, por entidades de classe interessada ou por qualquer dos representantes referidos no artigo 3.º.

Parágrafo único. Ao ministro é facultado avocar ao seu exame e decisão quaisquer matérias que hajam sido objeto de deliberação do Conselho.

Art. 13. Os cargos de representantes dos Ministérios são de confiança.

Art. 14. Ao Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio compete acudir, dentro das dotações orçamentárias, às despesas necessárias para a execução dos serviços das Delegacias de Trabalho Marítimo e designar os funcionários e extranumerários reclamados para essa execução.

Art. 15. A escolha dos representantes de classe será feita de acordo com o art. 5.º e seus parágrafos.

Parágrafo único. Os representantes dos empregadores e empregados terão, cada qual, um suplente, escolhido na forma estabelecida neste artigo.

Art. 16. As Subdelegacias a que se refere o art. 3.º, § 2.º, são órgãos auxiliares e de coordenação, para o fim de atenderem, nos portos em que estiverem situadas, aos encargos de inspeção, disciplina e policiamento do trabalho, colaborando para a solução dos casos de interesse local e sujeitando-os à Delegacia competente.

Art. 17. Ficam revogados os decretos números 23.259, de 20 de outubro de 1933, e 24.713, de 14 de julho de 1934, e quaisquer disposições em contrário.

Art. 18. O presente decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 12 de junho de 1941, 120.º da Independência e 53.º da República.

GETULIO VARGAS.

Waldemar Falcão.

Henrique A. Guilhem.

João de Mendonça Lima.

Carlos de Souza Duarte.

A. de Souza Costa.

LEI N. 5.838 — DE 5 DE DEZEMBRO DE 1972

Dá nova redação ao item I do art. 11 do Decreto-lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941, que dá nova organização às Delegacias de Trabalho Marítimo.

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O item I do art. 11 do Decreto-lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 11.....

I — aos empregadores: multa de uma a dez vezes o salário-mínimo regional, elevada ao dobro na reincidência;"

Art. 2.º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 5 de dezembro de 1972; 151º da Independência e 84º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI

Júlio Barata

DECRETO-LEI N. 4.306 — DE 18 DE MAIO DE 1942

Suspende a obrigatoriedade de aviso prévio sobre a chegada de navios nacionais e dá outras providências

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 180 da Constituição, decreta:

Art. 1.º Fica suspensa a obrigatoriedade de aviso prévio sobre a chegada de navios nacionais, exigida no art. 3.º do decreto-lei n. 2.538, de 27 de agosto de 1940 e das comunicações radiotelegráficas a que se referem o § 2.º do art. 3.º e o art. 29 do mesmo decreto-lei.

Art. 2.º Os avisos e comunicações serão feitos dentro de duas horas após a chegada do navio ao porto e será obrigatório, de modo geral, o sinal de apito previsto no § 2.º do art. 3.º do decreto-lei acima citado.

Art. 3.º O presente decreto-lei entrará em vigor, em todo o país, na data de sua publicação; revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 18 de maio de 1942, 121.º da Independência e 54.º da República.

GETULIO VARGAS.

João de Mendonça Lima.

A. de Souza Costa.

Henrique A. Guilhem.

Gustavo Capanema.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
391

DECRETO-LEI N. 4.557 — DE 10 DE AGOSTO DE 1942

Dispõe sobre a entrada, a saída e o movimento interno de navios e embarcações nos portos e águas interiores brasileiras

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 180 da Constituição, decreta:

Art. 1.º Fica atribuida ao Ministério da Marinha a superintêndencia do movimento de entrada e saida dos portos e águas interiores nacionais, tanto dos navios em geral, como das embarcações de pesca, recreio ou de qualquer fim especial.

Art. 2.º Os Ministério da Guerra e da Aeronáutica prestarão ao Ministério da Marinha a cooperação que for necessária à efetivação das medidas adequadas, mediante prévio entendimento.

Art. 3.º Em caso de necessidade, as Repartições aduaneiras e a Policia Maritima, à requisição do orgão competente do Ministério da Marinha, prestarão a este todo o concurso a seu alcance e com ele acordarão o movimento de suas embarcações no desempenho das funções que lhes são próprias.

Art. 4.º O Ministério da Marinha estabelecerá postos de observação e fiscalização, onde julgar conveniente, para ampliar ou tornar mais eficaz a vigilância atualmente em vigor.

Art. 5.º Os navios e as embarcações da Marinha de Guerra nacional sairão dos portos nacionais e neles entrarão, livremente, a qualquer hora.

Art. 6.º A entrada dos navios de guerra estrangeiros nos portos brasileiros será regulada pelo Ministério da Marinha, de acordo com o Ministério das Relações Exteriores.

Art. 7.º No porto do Rio de Janeiro, durante o período noturno (do por do sol ao nascer) os navios mercantes, as embarcações de recreio, de pesca ou de qualquer fim especial — nacionais ou estrangeiros — somente poderão ter entrada em casos excepcionais, regulados pelo Ministério da Marinha, que poderá tornar a medida extensiva a outros portos quando for necessário.

Art. 8.º O Ministro da Marinha expedirá as necessárias instruções ao cumprimento do presente decreto-lei para o fim de estabelecer as regras que

julgar convenientes ao movimento dos portos nacionais e águas interiores, em face das necessidades da segurança nacional, ouvidos previamente os Ministérios interessados e a Comissão de Marinha Mercante.

Art. 9.º Este decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 10 de agosto de 1942, 121.º da Independência e 54.º da República.

GETULIO VARGAS.

Henrique A. Guilhem.

Eurico G. Dutra.

Alexandre Marcondes Filho.

A. de Souza Costa.

Oswaldo Aranha.

J. P. Salgado Filho.

LEGISLAÇÃO CITADA, ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

Decreto n.º 87.648 de 24 de setembro de 1982.

Aprova o Regulamento para o Tráfego Marítimo.

. . . . . .

. . . . . .

DECRETO Nº 97.626, DE 01 DE NOVEMBRO DE 1988.

Aprova o Regulamento Geral dos Serviços de Praticagem.

. . . . . .

. . . . . .

DECRETO Nº 511, DE 27 DE ABRIL DE 1992

Altera dispositivos do Regulamento para o Tráfego Marítimo, aprovado pelo Decreto nº 87.648/11, de 24 de setembro de 1982.

. . . . . .

. . . . . .

Decreto n.º 87.891, de 03 de dezembro de 1982

Aprova o Regulamento de Uniformes da Marinha Mercante do Brasil.

. . . . . .

. . . . . .

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
392

Mensagem nº 743

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do artigo 61 da Constituição Federal, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado da Marinha, o texto do projeto de lei que "Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

Brasília, 26 de outubro de 1993.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 054/MM, DE 14 DE OUTUBRO DE 1993, DO SENHOR MINISTRO DE ESTADO DA MARINHA

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

O atual regulamento para o Trafego Maritimo (RTM), aprovado pelo Decreto nº 87.648, de 24 de setembro de 1982, foi à epoca de sua elaboração e aprovação, um importante instrumento para consolidar e ordenar normas em um documento único, de fácil consulta. Ao longo do tempo de sua vigência, entretanto, diversos fatores tornaram-no defasado da realidade atual, exigindo sua revisão.

2. A nova Constituição Federal de 1988; os esforços da desregulamentação desbancando procedimentos cartoriais arraigados; a necessidade de evitar distorções de abrangência do Regulamento; a urgência em dispor a Administração Pública de instrumento juridicamente consistente na sua regulamentação; o dever de conferir à navegação fluvial e lacustre o "status" adequado,pela importância econômica e estratégica dessas vias de transporte, são fatores, entre outros, que determinaram a revisão, adequando as regras em vigor aos tempos modernos.

Dessa forma, foi elaborado o presente Anteprojeto de Lei, inspirado no acervo hoje existente e na experiência acumulada no trato com a matéria, pautando-se sua essência nos seguintes princípios:

a) o mais importante instrumento legal, para atuação da Diretoria de Portos e Costas (DPC),nos assuntos pertinentes a Marinha Mercante, encontra-se sob a forma de DECRETO, norma de hierarquia inferior a LEI, fato que ja causou dificuldades juridicas in-

contornaveis, principalmente em face de vultosos interesses particulares, por vezes obrigatoriamente contrariados a vista do interesse maior da coletividade. Tal situação gerou a necessidade de ampliar o poder da norma sob a forma de Lei e, consequentemente, o espaco da regra traçada que deve conter um universo abrangente, de forma a permitir o detalhe explicativo e minucioso na regulamentação posterior. Essa regulamentação, sob a responsabilidade da autoridade diretamente envolvida no assunto, possibilitara agilidade na atualização constante da materia, eliminando as carências normativas no seu nascedouro;

b) o projeto foi concebido de modo a atender toda a navegação, isto e, aquela realizada no mar, rios, lagos, lagoas e canais. Originou-se ai a preocupação na utilização de termos que não restringissem a abrangência pretendida, corrigindo distorção existente no proprio titulo do Regulamento para o Trafego Maritimo, que estabelece regras também para a navegação fluvial;

c) criou-se uma autoridade unica com responsabilidade no controle da implementação da Lei: a Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA, a ser designada pelo Ministro da Marinha, com competência perfeitamente delimitada no âmbito do Anteprojeto de Lei.

d) alterou-se o conceito de lotação de embarcação, de forma a conter todas as pessoas embarcadas; para tanto foi listada a situação das pessoas a bordo. Criou-se, por outro lado, o conceito de tripulação de segurança, para especificar apenas o minimo de tripulantes necessarios a operar com segurança a embarcação, em substituição ao atual cartão de lotação;

e) as embarcações foram classificadas quanto à sua finalidade e a navegação quanto as aguas onde e realizada. As embarcações podem ser mercantes, de Estado, de guerra, de esporte e recreio e especiais. A navegação e maritima ou interior, sendo considerada interior apenas aquela realizada em rios, lagos, lagoas e canais. No caso da navegação maritima, a divisão em classes manteve algumas das designacões tradicionais, como longo curso e cabotagem, para não fugir excessivamente da estrutura comercial existente, pois, no sentido estrito da lei e para efeito de segurança, bastaria discrimina-la em alto-mar, costeira e abrigada. Em decorrência do envolvimento com outros paises, a navegação interior foi dividida em classes de percurso internacional e percurso nacional;

f) a concepção da navegaçao, como formulada, permitiu contemplar com normas especiais cada segmento da atividade. Não houve preocupacão especial com a navegação marítima, cuja intensidade, volume de tráfego e de carga transportada, organismos e convenções internacionais, fazem-na sobejamente estudada e orientada juridicamente. Porém, a situação é completamente diferente no que tange à navegação interior. Bacias hidrográficas diferentes, como as nossas, exigem regulamentação específica para atendimento das peculiaridades regionais. Algumas comportam navegação internacional, outras, como a Bacia do Rio São Francisco, possibilitam a navegação exclusivamente nacional. Geografia, cultura e condições sócio-econômicas díspares, tripulantes, armadores e embarcações, inseridos em contexto restrito de visão exclusivamente local, justificam a adoção de procedimentos diversificados para atendimento das condições próprias de cada bacia. A própria comunidade da navegação interior tem sugerido à DPC, ao longo do tempo, bem como a outros órgãos públicos, a criação de um Regulamento para a Navegação Fluvial e Lacustre. O presente anteprojeto contempla, em título próprio, a navegação interior mercante, conferindo "status" adequado à sua condição de importante fator de desenvolvimento e de redutor de custo do transporte nacional. Há a considerar, ainda, que, em determinadas regiões, a embarcação é o único meio de transporte disponível:

g) a ação da Polícia Naval foi restringida exclusivamente à fiscalização do cumprimento desta Lei e suas normas decorrentes. Tendo em vista que a Lei ora projetada e as normas que dela provierem sempre absorverão os compromissos internacionais assumidos pelo País, as convenções, acordos e atos internacionais ratificados pelo Brasil e pertinentes à matéria serão, também, objeto de fiscalização da Polícia Naval.

h) com o propósito de evitar interpretações dúbias quanto a responsabilidades, o vertente Anteprojeto estabelece que a proteção à integridade física de quaisquer pessoas contra o trafego de embarcações, nas áreas adjacentes às praias, será da alçada dos órgãos estaduais e municipais competentes. A fiscalização da poluição causada por embarcações é inserida na competência da Polícia Naval, consoante prática legal vigente e Anteprojeto de Lei, elaborado por Grupo de Trabalho coordenado pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, e encaminhado ao Congresso Nacional.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
393

i) no aspecto de obras, a Polícia Naval fiscalizará apenas aquelas que possam gerar obstáculos à navegação, tais como as obras sob, sobre e às margens das águas. Competirá também à atuação da Polícia Naval fiscalizar a extração de minerais nas águas nacionais, no sentido de impedir que essa atividade venha a tolher a navegação mercante.

j) estabeleceram-se regras para o processo de constatação da infração e imposição de penas, permitindo ao infrator a defesa mediante recurso, previsto constitucionalmente. As penas foram listadas de modo a inibir os descumpridores da Lei a incidirem no ilícito. Estabeleceu-se que valores advindos da aplicação de multas sejam revertidos à atividade de fiscalização exercida pela Polícia Naval. O Anteprojeto cria, ainda, a liberdade da concessão do perdão da multa no julgamento das infrações daqueles proprietários de pequenas embarcações, cujo emprego é indispensável à manutenção de sua subsistência, levando em consideração as dificuldades inerentes a uma vida de parcos recursos;

l) no que diz respeito à tripulação, a atuação da ASTA restringir-se-á exclusivamente ao aspecto técnico da atividade, visando à segurança do trafego aquaviário. As categorias, habilitação e documentos pertinentes serão regulamentados por normas que acompanham as necessidades correntes, possibilitando que seja apresentado ao mercado de trabalho o homem qualificado, de acordo com as exigências das modernas maquinas e equipamentos.

3. Finalmente, verifica-se que a Lei projetada constituirá arcabouço jurídico consistente que fundamentará normas diversas, a serem elaboradas pela ASTA, versando sobre assuntos dinâmicos e múltiplos,tais como tripulantes, vistorias, clubes nauticos e marinas, construção de embarcações, borda-livre, arqueação, etc. O conjunto dessas normas constituirá, efetivamente, um Regulamento versatil e fácil de ser atualizado.

4. A vista do exposto, submeto a alta apreciação de Vossa Excelência o Anteprojeto de Lei de Segurança do Trafego Aquaviário.

Respeitosamente,

IVAN DA SILVEIRA SERPA
Ministro de Estado da Marinha

ANEXO À EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS DO MINISTÉRIO DA MARINHA,

Nº 054 , DE 14 / 10 /93

1. Síntese do problema ou da situação que reclama providências:

Este Ministério, no trato diário das questões ligadas à Marinha Mercante, sentiu a necessidade de um instrumento legal mais consistente. Tal dispositivo, embora de cunho permanente, deve requerer a flexibilidade adequada para acompanhar o contínuo desenrolar dos acontecimentos, tendo em vista a incessante, dinâmica e ágil evolução da tecnologia naval, bem como dos grandes interesses que envolvem o transporte hidroviário.

2. Soluções e providências contidas no ato normativo ou na medida proposta:

a) Adota o conceito de tripulação de segurança para especificar apenas o número mínimo de tripulantes necessários à operação da embarcação, em substituição ao cartão de lotação.

b) Altera a classificação das embarcações. O Projeto classifica as embarcações quanto à sua finalidade, como mercante, de Estado, de guerra, de esporte e recreio e especiais.

c) Altera a classificação da navegação para:

MARÍTIMA (até o limite das embocaduras dos rios) - longo curso, cabotagem, alto-mar, costeira e abrigada.

INTERIOR (rios, lagos, lagoas e canais) - percurso nacional e percurso internacional.

d) Limita as atividades da Polícia Naval em fiscalizar:

- as obras que possam gerar obstáculos à navegação (obras sob, sobre e às margens das águas).

- a extração de minerais nas águas nacionais no sentido de evitar que cause embaraços à navegação.

- a poluição causada por embarcações.

- o cumprimento da lei e normas decorrentes, convenções, acordos e atos internacionais ratificados pelo Brasil.

e) Estabelece que a proteção à integridade física de qualquer pessoa contra o tráfego de embarcações, nas áreas adjacentes às praias, será da alçada dos órgãos estaduais e municipais competentes.

f) Estabelece regras para o processo de constatação de infração e imposição de penas, permitindo ao infrator a defesa mediante recurso, previsto constitucionalmente.

g) Cria a liberdade de concessão do perdão da multa no julgamento das infrações de propriedade de baixa renda.

h) Estabelece que, no que diz respeito à tripulação, a atuação da ASTA deve restringir-se exclusivamente ao aspecto técnico da atividade, visando à segurança do tráfego aquaviário.

i) Revoga, dentre outros diplomas legais, o Regulamento para o Tráfego Marítimo e o Regulamento Geral para os Serviços de Praticagem.

3. Alternativas existentes às medidas ou atos propostos:

Não se vislumbra outra alternativa para a solução do problema.

4. Custos:

A medida não implicará em despesa de espécie alguma.

5. Razões que justificam a urgência:

x x x

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
394

6. Impacto sobre o meio ambiente:

x x x

.....

7. Síntese do parecer do órgão jurídico:

1. O objetivo pretendido - normatização sobre a segurança do tráfego pertinente à navegação realizada no mar, rios, lagos, lagoas e canais por meio de um instrumento legal e não mais por via de regulamento - dará indiscutivelmente maior segurança jurídica a matéria, quer em face dos administrados,quer diante de eventuais litígios perante a barra dos tribunais.

2. Afigura-se a esta Consultoria Jurídica que o Anteprojeto de Lei está em condições de ser encaminhado à elevada apreciação do Presidente da República

HELIO DE ALMEIDA DOMINGUES
Consultor Jurídico da Marinha

Aviso nº 2.408 - C. Civil. Em 26 de outubro de 1993.

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho a essa Secretaria a Mensagem do Excelentíssimo Senhor Presidente da República, acompanhada de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado da Marinha, relativa a projeto de lei que "Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

Atenciosamente,

HENRIQUE EDUARDO FERREIRA HARGREAVES
Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da
Presidência da República

A Sua Excelência o Senhor
Deputado WILSON CAMPOS
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados
BRASÍLIA-DF.

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4 259/93

Nos termos do Art 119, caput, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente da Comissão determinou a abertura e divulgação na ordem do Dia das Comissões, prazo para recebimento de emendas(5 Sessões), no período de 10 / 03 /95 a 17 / 03 /95. Findo o prazo de cinco sessões, não foram recebidas emendas.

Sala da Comissão, em 20 de março de 1995

Aurenilton Araruna de Almeida
Secretario

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
395

PARECER DA

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

I - RELATÓRIO

Cumpre-nos a tarefa, nesta Comissão, do PL 4.259/93 que **dispõe** sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, **abrangendo**

I - os profissionais e amadores, integrantes de tripulação de **embarcações**;

II - a embarcação, em suas fases de projeto, construção, operação, **docagem**, reparo e alienação; e

III - o meio aquático, no que diz respeito à sinalização e **divulgação** das hidrovias e condições de tráfego das vias navegáveis.

Estabelece o PL que as embarcações brasileiras e seus tripulantes, **ainda** que fora das águas sob jurisdição brasileira, e as embarcações de Estado, as **estrangeiras** e quaisquer artefatos na superfície da água sob jurisdição nacional estão **sujeitas** ao previsto nesta Lei, no que couber.

O PL, em seu art. 3º, estipula que esta Lei e normas decorrentes **atenderão**, no que couber, às convenções e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, **relativos** à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança de navegação e ao controle **da poluição** causada por embarcações.

A seguir, em seu art. 4º, o PL estabelece as definições para **Tráfego** Aquaviário, Navegação, Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - **ASTA**, Órgão Subordinado, Estação Costeira, Tripulação de Segurança, Comandante, **Imediato**, Profissional da Marinha Mercante, Passageiro, Amador, Armador, Proprietário, Agente **de Navegação**, Embarcação, Hidrovias, Docagem, Reparo, Polícia Naval e Portos. Deve-se **ressaltar** que a ASTA é a autoridade designada pelo Ministério da Marinha, responsável **pelo** controle da segurança do tráfego e pelo estabelecimento das normas decorrentes.

Estabelece o PL, em seu art. 5º, que, com o propósito de **promover** a segurança do tráfego aquaviário e contribuir para a salvaguarda da vida **humana** nas águas e para a prevenção da poluição hídrica, compete à ASTA estabelecer **normas** para

I - habilitação e controle dos profissionais da Marinha Mercante e **dos amadores**;

II - dimensionamento da tripulação de segurança das embarcações;

III - especificação dos profissionais da Marinha Mercante e dos **amadores**;

IV - estabelecimento de requisitos de projetos, construção, **equipamentos** e operação das embarcações, que digam respeito à salvaguarda da vida **humana**, à segurança da navegação e à proteção do meio ambiente;

V - acompanhamento da construção e alteração de características das **embarcações**;

VI - realização de vistorias;

VII - inscrição de embarcações e fiscalização do registro da **propriedade**;

VIII - determinação dos equipamentos e acessórios para **embarcações** que devam ser homologados para uso a bordo;

IX - acompanhamento da dotação de equipamentos e acessórios de **salvatagem** para embarcações.

X - realização do registro, vistoria e certificação de helipontos das plataformas maritimas e das embarcações que operem em aguas sob jurisdição nacional, de acordo com as normas em vigor, visando a correspondente homologação por parte do órgão competente do Ministerio da Aeronautica.

XI - autorização para execução de projetos de obras e a realização de pesquisa e lavra de minerais em aguas sob jurisdição nacional, no que concerne à segurança da navegação e a defesa nacional, sem prejuizo das autorizações a serem obtidas nos demais orgãos competentes, e

XII - atividades de Policia Naval

Em seu art 5°, agrupa as embarcações em mercante, de Estado, de guerra, de esporte e recreio e especiais

A navegação e dividida, conforme estabelece o art 6°, em maritima e interior. A navegação maritima, por sua vez, e subdividida nas categorias longo curso, cabotagem, altc-mar, costeira e abrigada. Ja a navegação interior é subdividida nas categorias percurso internacional e percurso nacional

Dispõe que as pessoas a bordo de uma embarcação podem ser denominadas Comandante, tripulante, profissional não-tripulante ou passageiro. Determina, ainda, que todas as pessoas a bordo estão sujeitas a autoridade do Comandante

Estabelece o PL, em seu art 8°, as responsabilidades do Comandante e, no art 9°, as medidas que o mesmo podera adotar, no exercicio de suas funções e para garantia das pessoas, da embarcação e cargas transportadas

Em relação aos tripulantes, o PL dispõe que as principais atribuições de cada um dos tripulantes, corespondentes aos trabalhos rotineiros que exercem a bordo, são fixadas de acordo com normas estabelecidas pelo orgão governamental competente, ouvida a ASTA, a habilitação dos tripulantes obedece as normas proprias do ensino profissional para navegação maritima e interior, e as normas para a carreira dos tripulantes serão estabelecidas pela ASTA

Segue o PL apresentando dispositivos em relação a construção de embarcações, a qual obedecera a padrões tecnicos, visando à salvaguarda da vida humana nas aguas, a segurança da navegação e a proteção ao meio ambiente, e dependera de licença da ASTA. As normas de construção serão estabelecidas pela ASTA

Em relação às embarcações, dispõe ainda o PL sobre arqueação e borda livre, classificação e marcação, inscrição e registro de propriedade e reparo

Estabelece que as empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques, as oficinas de reparos e construção naval, não pertencentes a Marinha do Brasil, deverão ser cadastrados nos Orgãos Subordinados, devendo os proprietarios dos mesmos fornecer a ASTA, ou aos Orgãos Subordinados, as informações de natureza técnica que lhe forem requisitadas

Em relação a Navegação Mercante, dispõe sobre os grupos e categorias do pessoal, a tripulação de segurança e a vistoria das embarcações

Quanto aos grupos e categorias do pessoal, o profissional na navegação maritima pertence ao grupo Maritimo aquele que exerce atividade a bordo de embarcação mercante, excetuada a de pesca, empregada na navegação maritima, ou ao grupo Pescador, aquele que exerce atividade a bordo de embarcação de pesca, empregada na navegação maritima

Já o profissional empregado na navegação interior pertence ao grupo Fluviario, aquele que exerce atividade a bordo de embarcação mercante, excetuada a de pesca, empregada na navegação interior, ou ao grupo Pescador Fluvial, aquele que exerce atividade a bordo de embarcação de pesca, empregada na navegação interior

Continua ainda o PL, dispondo que a ASTA estabelecera normas para determinação da tripulação de segurança, e podera, a qualquer momento, altera-la, caso sejam alteradas as condições operacionais da embarcação

O PL classifica as vistorias de embarcações em inicial, periodica e especial, e especifica o significado de cada uma delas

Aplicam-se a navegação interior, no que couber, as normas estabelecidas para a navegação maritima quanto aos grupos e categorias do pessoal, a tripulação de segurança e a vistoria de embarcações, as quais deverão observar ainda as peculiaridades das diferentes bacias hidrograficas

O PL dispõe que o pessoal que opera ou equipa as embarcações de esporte e recreio, sem remuneração constitui o grupo de Amadores A ASTA estabelecera normas especificando as categorias do grupo de Amadores e os procedimentos para sua habilitação

As normas para vistorias das embarcações de esporte e recreio serão estabelecidas pela ASTA, as quais atenderão, no que couber, as normas estabelecidas no PL para a Navegação Maritima, devendo observar ainda se a embarcação se destina a recreio ou à pratica de esporte de competição e as aguas onde navegará

Estabelece ainda o PL, que as marinas, clubes e entidades desportivas nauticas deverão ser cadastrados nos Orgãos Subordinados, podendo a ASTA estabelecer normas especificando os deveres e as regras para salvaguarda da vida humana nas aguas e para a segurança da navegação, que deverão ser observadas por essas organizações

Dispõe sobre a atividade e competência da Policia Naval, atribuindo a esta a ação no que se referir a defesa nacional, segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas aguas e a prevenção da poluição hidrica Atribui aos órgãos estaduais competentes a responsabilidade pela proteção a integridade fisica de quaisquer pessoas, contra o trafego de embarcações, nas areas adjacentes as praias, quer sejam maritimas, fluviais ou lacustres Determina tambem que a Policia Naval fiscalizara o lançamento de detritos ou descargas de poluentes nas aguas por embarcações, plataformas fixas e suas instalações de apoio

Determina o PL que a ASTA estabelecera normas para trafego, permanência e controle da entrada e saida de embarcações nos portos nacionais, atracadouros, fundeadouros, rotas, canais e vias navegaveis e ainda trafego e permanência das embarcações ao longo da costa, dos rios, nos lagos e lagoas, nos canais, nos portos, nas areas de trafego intenso e nas rotas especiais de navegação

Estabelece ainda que as embarcações não poderão aproximar-se a menos de duzentos metros das margens, podendo no entanto essa distância ser alterada, levando-se em conta a linha de concentração de banhistas dentro d'agua e as caracteristicas fisicas locais Para os rios, lagos e lagoas, as administrações estaduais ou municipais competentes, ouvida a ASTA, poderão estabelecer e divulgar limites diferentes

Dispõe sobre o serviço de praticagem, o qual e definido como "as atividades profissionais, de carater tecnico-especializado, desempenhadas onde ocorram peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação" e as normas a ele referentes

Estabelece ainda o PL normas quanto a sinalização e obstaculos a navegação

Dispõe o PL sobre as penalidades, o processo de constatação de infração e aplicação de pena e as penas aplicaveis

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
396

Em suas Disposições Finais, o PL 4259/93 estabelece que a ASTA designara Comissão Tecnica para atendimento das seguintes finalidades

I - proposição e atualização de normas.

II - acompanhamento ou realização de testes em equipamentos, e inspeções tecnicas;

III - realização de pericias para constatação de causas de avarias

IV - outras julgadas pertinentes

É fixado ainda que a ASTA estabelecera

- os valores a serem pagos pelos diversos serviços e despesas decorrentes, que ela ou seus órgãos subordinados prestarem, tais como vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, pericias, emissão de certificados e outros.

- as normas para o cerimonial a ser obedecido a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

- as normas para o uso de uniformes a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra

Quanto aos valores arrecadados com a aplicação de multas, fica estipulado que os mesmos serão empregados nas atividades de fiscalização exercidas pela Policia Naval

Finalmente, determina-se o prazo de 180 dias apos a publicação da Lei para que a ASTA emita as normas decorrentes, e tambem 180 dias para a entrada em vigor da Lei

II - VOTO DO RELATOR

Em sua Exposição de Motivos, o Senhor Ministro da Marinha apresenta argumentos bastante convincentes em relação a oportunidade e adequação de uma Lei como a proposta, consubstanciada no PL 4 259/93

O Projeto de Lei em apreço trata da segurança do trafego aquaviário. O conceito de segurança do tráfego aquaviário, sob o enfoque da preservação do meio ambiente, evoca imediatamente o enorme risco potencial introduzido pela navegação. Esse risco é representado pela poluição acidental que pode ser originada por desastres, abalroamento e afundamento de embarcações transportando materiais poluentes, pelo vazamento destes para o meio liquido por qualquer motivo ou ainda, pela poluição internacional decorrente do alijamento de residuos e detritos nas aguas, mesmo que a embarcação não transporte comercialmente qualquer carga poluente, um navio de porte medio pode facilmente conter cerca de 1 500 toneladas de óleo pesado e diesel em seus tanques, para alimentar as máquinas propulsoras e caldeiras

A Convenção das Nações Unidas sobre Direitos do Mar, aprovada pela III Conferência das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar, realizada em 1982 e referendada pelo Congresso Nacional, estatui a obrigação dos Estados de proteger e preservar o meio marinho, tomando todas as medidas compativeis com dita Convenção para prevenir, reduzir e controlar sua poluição, utilizando para esse fim os meios mais viáveis de que disponham e de conformidade com suas possibilidades. A proteção do ambiente aquático contra qualquer possibilidade poluidora e, pois, materia da mais alta responsabilidade dos Estados costeiros, como e o caso do Brasil, não sendo cabivel desprezar nenhuma alternativa que possa contribuir para minimizar riscos ecologicos

Dentro desse enfoque, o PL 4 529/93 pode ser aperfeiçoado se tivermos em conta a decisiva contribuição que o Serviço de Praticagem apresenta para a prevenção de incidentes e acidentes, potencialmente poluidores, envolvendo navios em águas rasas e abrigadas. Esse serviço, prestado por Práticos devidamente habilitados, tem

por principal finalidade a orientação segura do trafego de embarcações em regiões de alto risco de acidentes. Perfeitamente conhecedores das peculiaridades locais e das caracteristicas predominantes dos navios onde embarcam, os Praticos são profissionais técnico-especializados que assessoram os Comandantes sobre melhores condições de trânsito e manobra, nos dois sentidos compreendidos entre o mar aberto e o porto, ai incluidos rios e outras vias navegaveis, bem como, no que se refere a atracação e desatracação dos navios no cais.

Fica salientada a importância dessa contribuição ao lembrarmos que águas rasas e abrigadas geralmente contem ecossistemas altamente produtivos mas igualmente vulneráveis. Quando ocorrem derramamentos em alto mar, por exemplo, o óleo que tende naturalmente a se dispersar, provocando danos menos pesados às regiões costeiras. Ja quando eventos poluidores são registrados proximos de terra, seus efeitos sobre a biota aquatica se fazem sentir de imediato, sendo incomparavelmente mais danosas suas consequências para o patrimônio ecologico da região, sua economia e qualidade de vida. É interessante ainda observar que, grande parte das zonas definidas pelo Ministerio da Marinha como sendo de praticagem obrigatoria, com vistas a segurança do trafego aquaviário, são coincidentes com áreas que podem tambem ser definidas como ecologicamente sensiveis.

Deve estar fora de duvida, portanto, que diretamente da qualidade do serviço de Praticagem e prevenção de grande numero de incidentes e acidentes de navegação, potencialmente capazes de provocar violentas agressões ao meio hidrico e comprometer recursos naturais de extrema vulnerabilidade. Embora inovadora em nosso Pais, essa constatação é cada vez mais corrente nos paises desenvolvidos onde, além de utilizados como elemento de segurança do trafego aquaviario, os serviços de praticagem são considerados fator de proteção ambiental. Interessa, assim, do ponto de vista da preservação do meio ambiente, fazer constar em Lei principios basicos que assegurem adequada estruturação e confiabilidade a esses serviços.

Desde que foram instituidos como organizações formais (no Século XV, na Europa e, a partir de 1808, no Brasil), os serviços de praticagem, incluindo os nacionais, evoluiram naturalmente para se revestirem com a natureza da prestação de um serviço público essencial, apresentando duas caracteristicas marcantes: a de serem executados sem vinculo empregaticio e de serem rigidamente controlados pelo estado.

Essas caracteristicas, mundialmente consagradas, foram desenvolvidas primordialmente para assegurar a compatibilização entre os interesses de armadores e de proprietários de carga, visando a melhor proteção possivel de seus bens, e os interesses do estado, orientados para oferecer oportunidades iguais, sem preferência, de modo a estimular o comércio exterior. O modelo descrito por essas caracteristicas apresenta, na atualidade, excelente potencial de utilidade para a proteção do meio ambiente em águas restritas.

O fato do Pratico prestar seus serviços de forma autônoma, sem vinculo empregaticio, é condição fundamental para torná-lo imune a pressões para que aceite condições de operação do navio que infrinjam normas de segurança. Por si só, essa caracteristica da prestação do Serviço de Praticagem atua decisivamente na redução de ocorrência de causas de incidentes e de acidentes envolvendo navios em águas restritas, diminuindo o risco de agressões ao meio ambiente.

O controle rigido do Estado sobre o Serviço de Praticagem, que não deve ser confundido com interferência do Estado sobre esse Serviço, é o modo mais apropriado para fazer cumprir normas de segurança para o trafego aquaviario que privilegiem a proteção do meio ambiente.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
397

Em decorrência das considerações apresentadas, e nossa convicção que o PL 4.259/93 merece aperfeiçoamento, no que tange ao Serviço de Praticagem. As emendas anexas, preservam, do modelo vigente de prestação desse Serviço, aqueles conceitos que, internacionalmente adotados, melhor atendem a conservação do meio ambiente em águas restritas, no que concerne a sua conveniência com o tráfego aquaviário.

As Emendas nº 1 e nº 2 eliminam duplicidade da regra para habilitação do Prático, apropriadamente inserida no art. 56.

A Emenda nº 3 modifica a definição do Serviço de Praticagem, incluindo menções expressas ao profissional responsável pela realização do serviço e à segurança da navegação, salvaguardando, conforme exposto, a proteção do meio ambiente em águas restritas e interiores.

A Emenda nº 4 elenca as atividades que compõem o Serviço de Praticagem.

As Emendas nº 5 e nº 11 são de redação e visam a sanar lapso manifesto.

A Emenda nº 6 estabelece as competências da ASTA em relação ao Serviço de Praticagem.

A Emenda nº 7 aperfeiçoa o teor do artigo, assegurando um número de Práticos habilitados que permita a prestação ininterrupta do Serviço de Praticagem, bem como que esses profissionais mantenham o necessário grau de adestramento. Além disso, restabelece, com força da Lei, condições para preenchimento das vagas de Prático que, consagradas no modelo nacional e mundialmente vigente, garantem elevado nível de qualificação técnica e confiabilidade ao Serviço de Praticagem.

A Emenda nº 8 garante a continuidade do Serviço de Praticagem, orientando sua prestação segundo o modelo nacional e internacional consagrado.

A Emenda nº 9 dispõe sobre a realização de acordo entre as Associações de Práticos ou Comissões e as empresas de navegação ou seus representantes para a prestação de Serviços de Praticagem.

A Emenda nº 10 torna-se necessária para permitir que, no caso de extinção dos Serviços de Praticagem de uma determinada Zona, os Práticos possam ser aproveitados em outra Zona.

Em conclusão, somos favoráveis à aprovação do PL 4259/93, com as emendas que apresentamos.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
398

EMENDAS OFERECIDAS PELO RELATOR

EMENDA Nº 1

Suprima-se o 1º do art. 29 . passando o 2º a ser paragrafo único.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

EMENDA Nº 2

Suprima-se o 1º do art. 35 . renumerando-se os demais.

Sala da Comissão. em 28 de maio de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

EMENDA Nº 3

Dê-se ao art. 54 a seguinte redação:

"Art. 54. Serviço de Praticagem é o conjunto de atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, realizadas por profissionais não-tripulantes, devidamente habilitados como Práticos, com o propósito de garantir a segurança da navegação, onde ocorram peculiaridades que dificultem a livre e segura movimentação das embarcações."

Sala da Comissão, em 28 de maio de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

EMENDA Nº 4

Acrescente-se ao Titulo IV. Capitulo III, Seção II. o seguinte art. 55, renumerando-se os demais:

"Art. 55. O Serviço de Praticagem consiste das seguintes atividades:

I - direção da Navegação de Praticagem ao longo dos rios, lagos, lagoas, canais, portos e barras;

II - assessoramento ao comandante do navio nas manobras e serviços correlatos, fainas de fundear, amarrar e desamarrar das boias, suspender, atracar, desatracar e mudar de fundeadouro ou cais, entrada e saída de dique, em portos, dentro das Zonas de Praticagem.

Parágrafo único, Serão consideradas, ainda, atividades dos Serviços de Praticagem, outras relativas à segurança da navegação e que não estando enquadradas no presente artigo possam vir a ser determinadas como tal, pelo Órgão Subordinado, dentro da área de sua jurisdição."

Sala da Comissão, em 21 de maio de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

EMENDA Nº 5

Dê-se ao art. 55 a seguinte redação:

"Art. 55. Os Práticos e Praticantes de Prático, denominados profissionais não-tripulantes, constituirão categorias do 1º grupo do pessoal da navegação mercante e serão oriundos daquele grupo."

Sala da Comissão, em 17 de maio de 1995.

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

EMENDA Nº 6

Acrescente-se ao Título IV, Capítulo III, Seção II, onde couber, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

"Art. Compete a ASTA, considerando os interesses da Defesa Nacional, da Segurança da Navegação e Interesses Navais, criar, extinguir e determinar as Zonas em que a utilização dos Serviços de Praticagem é obrigatória, bem como as embarcações dispensadas desse Serviço.

Sala da Comissão, em 21 de maio de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

EMENDA Nº 7

Dê-se ao art 56 a seguinte redação

"Art. 56 A ASTA estabelecera normas complementares para o acesso, a habilitação, a manutenção da qualificação e o serviço dos Praticos, fixara o numero de praticos para cada Zona, bem como delimitara as Zonas onde a praticagem seja obrigatória e especificara as embarcações dispensadas do Serviço de Praticagem

1º O preenchimento das vagas de Prático, que ocorrerem por quaisquer motivos nas Zonas de Praticagem, sera feito mediante realização de exame para Praticante de Prático, por determinação da ASTA

2º O numero de Praticos para cada Zona sera fixado de forma a atender as necessidades do trafego aquaviario, sem sobrecarga permanente de trabalho, garantindo, por outro lado, que a frequência de prestação do serviço assegure a manutenção da qualificação tecnica do Pratico, sem risco de degradação do seu grau de adestramento

3º A infração das normas estabelecidas sujeitara o infrator a penalidade do Grupo I "

Sala da Comissão, em 20 de ..... de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

EMENDA Nº 8

Acrescentem-se os seguintes 2º e 3º ao art. 57, renumerando-se o seguinte

"Art. 57.....

2º Os Praticos, de preferência, exercerão a profissão reunidos em associação ou comissão, a fim de que seja assegurada a praticagem ininterruptamente a todos os navios, independente de tipo e porte bruto, que naveguem na Zona para a qual estão habilitados

3º Nas Zonas em que, por qualquer razão, não forem criadas associações, o Órgão Subordinado, por meio de Portaria, reunira os Praticos em comissão, a fim de cumprir as disposições da presente Lei e normas complementares "

Sala da Comissão, em 1º de ..... de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

EMENDA Nº 9

Acrescente-se ao Titulo IV, Capitulo III, Seção II, onde couber, o seguinte artigo, renumerando-se os demais

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
399

"Art As atividades dos Serviços de Praticagem serão executadas por Praticos. devidamente habilitados para a respectiva Zona de Praticagem. mediante acordo de prestação de Serviços de Praticagem realizado entre as Associações de Práticos ou Comissões e as empresas de navegação ou seus representantes. no qual serão discriminadas as diversas fainas de praticagem que poderão ser executadas e as condições para remuneração dos serviços a serem prestados

Paragrafo unico Para o estabelecimento dessas fainas. deverão ser rigorosamente observadas as instruções da ASTA quanto a limites de Zona de Praticagem e pontos de recebimento de Práticos."

Sala da Comissão. em 27 de nov de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

EMENDA Nº 10

Acrescente-se ao Titulo IV, Capitulo III, Seção II, onde couber, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

"Art. No caso da extinção dos Serviços de Praticagem de uma determinada Zona, os Práticos poderão ser aproveitados em outra Zona de Praticagem, a critério da ASTA, ficando para isso sujeitos a um estágio de adaptação e posterior exame prático."

Sala da Comissão, em 28 de nov de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

EMENDA Nº 11

Dê-se ao 4º do art. 64 a seguinte redação

"Art. 64.....

4º O Ministro da Marinha é a instância final, na esfera administrativa, para julgamento de recurso.".

Sala da Comissão, em 28 de nov de 1995

Deputado LUCIANO PIZZATTO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, em reunião ordinária realizada, hoje, aprovou, unanimemente, o Projeto de Lei nº 4.259/93, com emendas, nos termos do parecer do relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados Sarney Filho, Presidente, Celso Russomanno, Maria Valadão Vice-Presidentes, Socorro Gomes, Fátima Pelaes, Luciano Pizzatto, Vilson Santini, Remi Trinta, Fernando Gabeira, Gilney Viana,José Machado, Silvernani Santos, Sérgio Carneiro, Gervásio Oliveira, Ricardo Barros, Salomão Cruz, José Coimbra, Freire Júnior, Nelson Otoch, Roberto França, Ivan Valente, Telma de Souza e Itamar Serpa.

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995.

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Lucinao Pizzatto
Relator

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
400

EMENDA Nº 1 ADOTADA - CDCMAM

Suprima-se o § 1º do art. 29, passando o 2º a ser parágrafo único.

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

EMENDA Nº 2 ADOTADA - CDCMAM

Suprima-se o § 1º do art. 35, renumerando-se os demais.

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

EMENDA Nº 3 ADOTADA - CDCMAM

Dê-se ao art. 54 a seguinte redação:

"Art. 54. Serviço de Praticagem é o conjunto de atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, realizadas por profissionais não-tripulantes, devidamente habilitados como Práticos, com o propósito de garantir a segurança da navegação, onde ocorram peculiaridades que dificultem a livre e segura movimentação das embarcações."

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995.

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
401

EMENDA Nº 4 ADOTADA - CDCMAM

Acrescente-se ao Título IV, Capítulo III, Seção II, o seguinte art. 55, renumerando-se os demais:

"Art. 55. O Serviço de Praticagem consiste das seguintes atividades:

I - direção da Navegação de Praticagem ao longo dos rios, lagos, lagoas, canais, portos e barras;

II - assessoramento ao comandante do navio nas manobras e serviços correlatos, fainas de fundear, amarrar e desamarrar das bóias, suspender, atracar, desatracar e mudar de fundeadouro ou cais, entrada e saída de dique, em portos, dentro das Zonas de Praticagem.

Parágrafo único. Serão consideradas, ainda, atividades dos Serviços de Praticagem, outras relativas à segurança da navegação e que não estando enquadradas no presente artigo possam vir a ser determinadas como tal, pelo Órgão Subordinado, dentro da área de sua jurisdição."

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995 .

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

EMENDA Nº 5 ADOTADA - CDCMAM

Dê-se ao art. 55 a seguinte redação:
"Art. 55. Os Práticos e Praticantes de Prático, denominados profissionais não-tripulantes, constituirão categorias do 1º grupo do pessoal da navegação mercante e serão oriundos daquele grupo".

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

EMENDA Nº 6 ADOTADA - CDCMAM

Acrescente-se ao Título IV, Capítulo III, Seção II, onde couber, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

"Art. Compete à ASTA, considerando os interesses da Defesa Nacional, da Segurança da Navegação e Interesses Navais, criar, extinguir e determinar as Zonas em que a utilização dos Serviços de Praticagem é obrigatória, bem como as embarcações dispensadas desse Serviço."

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995.

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

EMENDA Nº 7 ADOTADA - CDCMAM

Dê-se ao art. 56 a seguinte redação:

"Art. 56. A ASTA estabelecerá normas complementares para o acesso, a habilitação, a manutenção da qualificação e o serviço dos Práticos, fixará o número de práticos para cada Zona, bem como delimitará as Zonas onde a praticagem seja obrigatória e especificará as embarcações dispensadas do Serviço de Praticagem.

§ 1º O preenchimento das vagas de Prático, que ocorrerem por quaisquer motivos nas Zonas de Praticagem, será feito mediante realização de exame para Praticante de Prático, por determinação da ASTA.

§ 2º O número de Práticos para cada Zona será fixado de forma a atender as necessidades do tráfego aquaviário, sem sobrecarga permanente de trabalho, garantindo, por outro lado, que a freqüência de prestação do serviço assegure a manutenção da qualificação técnica do Prático, sem risco de degradação do seu grau de adestramento.

§ 3º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator a penalidade do Grupo 1."

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995.

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

EMENDA Nº 8 ADOTADA - CDCMAM

Acrescentem-se os seguintes § 2º e § 3º ao art. 57, renumerando-se o seguinte:

"Art. 57.....

§ 2º Os Práticos, de preferência, exercerão a profissão reunidos em associação ou comissão, a fim de que seja assegurada a praticagem ininterruptamente a todos os navios, independente de tipo e porte bruto, que naveguem na Zona para a qual estão habilitados.

§ 3º Nas Zonas em que, por qualquer razão, não forem criadas associações, o Órgão Subordinado, por meio de Portaria, reunirá os Práticos em comissão, a fim de cumprir as disposições da presente Lei e normas complementares."

Sala da Comissão, em 11 de aril de 1995.

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

EMENDA Nº 9 ADOTADA - CDCMAM

Acrescente-se ao Título IV, Capítulo III, Seção II, onde couber, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

"Art. As atividades dos Serviços de Praticagem serão executadas por Práticos, devidamente habilitados para a respectiva Zona de Praticagem, mediante acordo de prestação de Serviços de Praticagem realizado entre as Associações de Práticos ou Comissões e as empresas de navegação ou seus representantes, no qual serão discriminadas as diversas fainas de praticagem que poderão ser executadas e as condições para remuneração dos serviços a serem prestados.

Parágrafo único. Para o estabelecimento dessas fainas, deverão ser rigorosamente observadas as instruções da ASTA quanto a limites de Zona de Praticagem e pontos de recebimento de Práticos."

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995.

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

Lote: 72
PL Nº 4259/1993
Caixa: 205
402

EMENDA Nº 10 ADOTADA - CDCMAM

Acrescente-se ao Título IV, Capítulo III, Seção II, onde couber, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

"Art. No caso da extinção dos Serviços de Praticagem de uma determinada Zona, os Práticos poderão ser aproveitados em outra Zona de Praticagem, a critério da ASTA, ficando para isso sujeitos a um estágio de adaptação e posterior exame prático."

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995.

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatto
Relator

EMENDA Nº 11 ADOTADA - CDCMAM

Dê-se ao 4º do art. 64 a seguinte redação:

"Art. 64.....

4º O Ministro da Marinha é a instância final, na esfera administrativa, para julgamento de recurso."

Sala da Comissão, em 11 de abril de 1995.

Deputado Sarney Filho
Presidente

Deputado Luciano Pizzatio
Relator

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259/93

Nos termos do art. 119, **caput**, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 12.05.95, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 22 de maio de 1995

TÉRCIO MENDONÇA VILAR
Secretário

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
403

PARECER DA
COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

1º PARECER DO RELATOR

I. RELATÓRIO

O Deputado José Thomáz Nonô aborda o probiema em toda sua extensão e profundidade, revelando a dedicação e a seriedade com que o ilustre colega se debruçou sobre o assunto.

Concordando integralmente com termos do Relatório e do Substitutivo do nobre Deputado transcrevo na integra, submetendo-o ao Plenário desta Comissão.

"O projeto vem do Poder Executivo para definir, claramente, as adequadas posturas para que se tenha segurança no transporte aquaviário.

Não é de hoje que ao Ministério da Marinha o país tem incumbido de tratar, obviamente, das questões que dizem respeito ao mar e à sua segurança.

Assim, é lógico que tenha sido, dentre os órgãos do Poder Executivo, o Ministério da Marinha aquele que está, naturalmente, na liderança do processo de redação original deste projeto de lei, encaminhado ao Congresso em 1993 e ora sob exame desta Comissão. É o Ministério da Marinha, em verdade, que administra a segurança nas águas, além de orientar e fiscalizar as atividades do pessoal embarcado, seja ele tripulante ou não tripulante mas que opera a bordo, com o navio ao largo ou em movimento, como é o caso dos práticos. Os estivadores e mergulhadores, conquanto operem a bordo,

Normalmente não o fazem com o navio em movimento (quando ele pode provocar um acidente: segurança!) e, assim, estarão fora do escopo deste projeto de lei.

O Projeto 4259, de 1993, é abrangente, de modo a abarcar toda a navegação, seja ela de alto-mar, costeira, abrigada, interior, maritima, fluvial ou lacustre; seja ela de recreio ou comércio, de longo curso ou de cabotagem ou interior.

O projeto cria uma autoridade suprema, especifica para a segurança do tráfego aquaviário, qual seja a ASTA, a ser designada pelo Ministro da Marinha.

Há uma proposta de novo conceito para a idéia da lotação da embarcação, de modo a abarcar todas as pessoas a bordo, o que o antigo Regulamento para o Tráfego Maritimo (RTM) não fazia. Foi criado, ainda, o conceito de tripulação de segurança, que substituirá o atual "cartão de lotação"

No projeto, as embarcações passaram a ser classificadas quanto à sua finalidade e, a navegação feita por elas, quanto às águas onde seja realizada. São mantidas as classificações clássicas de embarcações mercantes, de Estado, de guerra, de esporte e recreio, e especiais. A navegação é entendida como maritima ou interior, sendo considerada interior apenas aquela realizada em rios, lagos, lagoas, e canais. A navegação maritima é apresentada como de longo curso e cabotagem, as divisões tradicionais da atividade comercial. A navegação interior foi dividida em navegação de percurso nacional e percurso internacional.

A concepção da navegação por partes permitiu ao projeto contemplar com normas especiais cada segmento da atividade, podendo-se, em face disso, dar cor própria para cada situação peculiar, mas perdendo-se, por outro lado, uma eventual capacidade de integração das diversas atividades que acontecem a bordo, esteja a embarcação no mar, longe ou perto da costa, ou nos rios e lagos da navegação interior. Esta, a navegação interior, teve elevado seu *status* dentro da legislação, correspondendo agora ao seu valor estratégico para o desenvolvimento do pais. Boa parte da legislação atinente à navegação de longo curso, por outro lado, foi deixada ao sabor das regulamentações internacionais, uma vez que os navios de alto mar e longo curso devem estar conformes as regras internacionalmente aceitas para a navegação.

A ação da Policia Naval foi bem explicitada e restringida, apenas, à fiscalização do cumprimento das posturas trazidas por este projeto de lei e suas normas decorrentes, incluindo-se ai as obrigações internacionais do Brasil no mar.

O projeto define as responsabilidades das autoridades estaduais e municipais quanto à proteção aos cidadãos em atividade de recreio, junto às praias.

Nos aspectos atinentes a obras na orla, fica claro que a Policia Naval fiscalizará, apenas, aquelas que possam vir a interferir ou gerar obstáculos à navegação. A mineração submarina, no que possa vir a interferir com a navegação, será objeto, também, da fiscalização da Policia Naval.

São previstas penas aos infratores da legislação proposta, de modo a desestimular o seu descumprimento. O valor da multas reverte para a atividade de fiscalização da Polícia Naval.

Quanto às tripulações, suas diversas categorias e o pessoal que interfere, de um modo ou outro com o trabalho maritimo, embora a atuação da ASTA restrinja-se, apenas, aos aspectos técnicos da atividade, visando a segurança da navegação, é apresentado um conjunto de normas para regular, ao nivel de lei, como fazia o RTM ao nivel

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
404

de Decreto, a vida dos tripulantes e do pessoal que trabalha a bordo, no que isso interfira com a segurança aquaviária, de modo direto ou como efeito lateral de eventual ma operaçao da embarcação, seja devido a qualquer fator, como o baixo numero de tripulantes ou tripulantes de competência duvidosa ou formação deficiente. O projeto também trata da questão da praticagem e do virtual monopólio existente, reformulando as regras atuais. Os práticos, que operam a bordo com o navio em movimento, são definidos como não-tripulantes.

Na regulamentação do presente projeto de lei, terá a ASTA plenas condições de, através posturas próprias, tratar de outros sub-temas variados, mas ligados à atividade aquática, como o dia-a-dia dos tripulantes, vistorias, clubes nauticos e marinas, construção de embarcações, borda livre, arqueação, etc.

II. VOTO DO RELATOR

A elaboração do presente projeto de lei, na verdade, antecede o ano de 1993 e foi objeto de longos estudos na Marinha desde 1991.

Ainda assim, depois de sua elaboração e apresentação ao Congresso, muita análise ele já deve ter sofrido dos setores técnicos nacionais ligados ao tema, bem como dos vários setores outros nele interessados. Na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, o presente Projeto de Lei sofreu várias emendas que, neste Relatório, serão também examinadas.

A proposição global do Executivo vem preencher lacuna, em nivel de LEI, para um tema tão importante, quanto seja o da segurança aquaviária. Como sabemos todos, na tradição brasileira, fica essa responsabilidade com a segurança alocada ao Ministério da Marinha, enquanto a condução politica dos assuntos aquaviários fica com o Ministério dos Transportes, com nuances de eventuais superposições.

Há detalhes de um setor que tocam no outro, como seria razoável esperar. Neste projeto, estes cuidados são delimitados de forma correta, embora não se possa negar que questões comuns estejam presentes naturalmente, como é o caso da otimização do binômio operação segura versus custo operacional dos navios nos atracadouros, além da própria vida do pessoal a bordo.

O tema "Segurança da Navegação" é atualmente contemplado, dentro do leque de dispositivos legais, pelo Regulamento do Tráfego Maritimo, o RTM, outorgado pelo Decreto nº 87.648, de 24 de setembro de 1982, bem como pelo Decreto nº 511, de 27 de abril de 1992, última alteração do RTM. Estes decretos serão, evidentemente, revogados pelas atuais normas propostas, se transformadas estas em Lei, como o será, também, o Decreto nº 97.026, de 1º de novembro de 1988 que, desde aquela época (1988), mantém a praticagem como um monopólio privado de um pequeno grupo de privilegiados.

Além do já mencionado, há aspectos outros, no presente Projeto de Lei, que merecem ser aperfeiçoados por este Relator, sem embargo que, na Comissão, o PL não tivesse recebido emendas nos prazos regimentais.

Na verdade, no periodo de tempo que decorreu entre a apresentação do projeto e a atualidade, muita coisa evoluiu no tocante às resoluções internacionais que o Brasil adota e, mesmo, no que se refere às proposições trazidas pelo projeto em seu texto original. Há necessidade de fazer-se correções de rumos evidentes: é preciso eliminar diferenciações inadequadas de grupos e categorias como vem no projeto (eis que algumas situações chegam a ser bizarras, se deixado o projeto como está, como a de cozinheiros ou maquinistas que só poderiam operar em água salgada!). O fundamental é a habilitação e não onde navega a embarcação. Afinal, Marinha Mercante não deve ser entendida como uma carreira e, sim, como uma atividade onde podem trabalhar profissionais de várias qualificações, desde que devidamente habilitados pela autoridade responsável: a ASTA. Aliás, a compreensão atualizada do tema pelo próprio Ministério da Marinha, o que se

percebe pelo exame de suas últimas instruções para o setor, indica que, tecnicamente, não há porque distinguir quem opera em água doce ou salgada, devendo prevalecer, como já indicamos, as dificuldades técnicas da tarefa desempenhada para definir a competência ou capacidade do profissional a bordo. Isto exige, evidentemente, o estabelecimento de níveis de habilitação, aplicáveis onde quer que navegue o barco.

Assim, com esse quadro global em mente, passa a ser nosso dever encaminhar as seguintes

SUGESTÕES DE APERFEIÇOAMENTO:

Logo no Art. 1°, falta esclarecer que a lei se aplica, também, aos profissionais não-tripulantes mas que exercem suas atividades profissionais a bordo das embarcações, com elas em movimento, como é o caso dos práticos, definidos adiante como não-tripulantes e sujeitados às normas desta lei. Assim, é necessário acrescentar este aspecto ao final do inciso I do art. 1°. Igualmente, este aspecto precisa estar no § 1° deste artigo. Desse modo, se requerem as seguintes emendas do relator.

EMENDA Nº 1

No Art. 1°, inciso I, acrescente-se após a palavra "embarcações", a seguinte expressão: "e os profissionais não-tripulantes que exercem atividade a bordo com o navio em movimento;

EMENDA Nº 2

No Art. 1°, § 1°, acrescente-se após a expressão "e amadores," e antes da expressão "ainda que fora", a seguinte expressão: "bem como os profissionais não-tripulantes a bordo,"

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

No Art. 3°, aparece um detalhe que requer óbvia globalização. Trata-se da desnecessária restrição imposta ao Ministro da Marinha, encarregando-o de designar alguém para ser a ASTA quando, pela relevância nacional da função a ser exercida por essa autoridade ASTA, o ideal é que ela seja, institucionalmente, o próprio Ministério da Marinha, ou seja, o Ministro da Marinha! É evidente que, ao se atribuir, na Lei, ao Ministério da Marinha o encargo de ser a ASTA, será assegurada a indispensável coordenação necessária entre os vários órgãos daquele Ministério. Isto implica em modificar o inciso III do Art. 3°. Ainda, se a ASTA passa a ser o Ministério da Marinha, é obvio que

será exercida supervisão funcional, além da supervisão geral. Neste caso, a expressão "funcional", no inciso IV do Art. 3°, diminui a amplitude de supervisão possível. Desse modo exposto, se requer as seguintes emendas do Relator.

EMENDA Nº 3

Modifique-se o inciso III do Art. 3°, como indicado:

Art.3° ...

...

III - Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA - autoridade exercida pelo Ministério da Marinha, que designará responsáveis pelo controle de implementação desta Lei e pelo estabelecimento das normas decorrentes;

EMENDA Nº 4

Modifique-se o inciso IV do Art. 3º, como indicado:

Art.3º ...

...

IV - Órgão Subordinado - órgão com autonomia limitada que, sob a supervisão da ASTA, participa do controle de execução desta lei

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Ainda no Art. 3º, já no inciso XVII, é necessário elucidar bem a definição de "vistoria", incomum para os não-técnicos, incluindo a expressão "técnico-administrativa". A definição original é coerente com o Regulamento para o Tráfego Maritimo (RTM), no seu Art. 183; todavia o RTM será revogado com a aprovação deste projeto de lei. Desse modo, se requer a seguinte emenda do Relator.

EMENDA Nº 5

Modifique-se o inciso XVII do Art. 3º, para incluir a expressão "técnico-administrativa", em substituição à expressão "administrativa", como indicado:

Art.3º ...

...

XVII - Vistoria - atividade técnico-administrativa pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais pertinentes, referentes às condições de segurança, eficiência e conforto das embarcações, plataformas fixas e móveis;

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

A divisão e subdivisões propostas no art. 6º estão dando margem a entendimento confuso, eis que, por exemplo, a navegação pode ser costeira e de longo curso, ou de alto mar e de cabotagem. Assim, para melhor sistematizar o texto do Projeto, proponho a seguinte Emenda nº 4, do Relator:

EMENDA Nº 6

Dê-se ao Art. 6º e seus parágrafos a seguinte redação:

Art. 6º - Para os efeitos desta Lei, a navegação é dividida em:

I - de Alto-mar - quando realizada em águas maritimas, fora dos limites de visibilidade da costa;

II - Costeira - quando realizada em águas maritimas, ao longo do litoral, dentro dos limites de visibilidade da costa;

III - Interior - quando realizada nas baias e demais águas marítimas consideradas abrigadas pela ASTA, nos rios, lagos, lagoas e canais.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
405

§ 1° - As embarcações mercantes, excetuadas as de pesca, são classificadas em função do percurso de suas derrotas, como aseguir indiçado:

a) Longo-curso - quando navegam predominantemente em alto mar, entre portos nacionais e estrangeiros;

b) Cabotagem - quando navegam predominantemente ao longo da costa atlântica da América do Sul, entre portos nacionais ou entre portos nacionais e estrangeiros;

c) Interior de percurso nacional - quando navegam exclusivamente em trechos sob jurisdição nacional de baías, rios, lagos, lagoas e canais;

d) Interior de percurso internacional - quando navegam em águas interiores que façam fronteira com outro país ou entre portos nacionais e estrangeiros localizados em vias navegáveis interiores.

§ 2° - Os limites da navegação interior serão definidos pela ASTA.

§ 3° - A ASTA poderá estabelecer requisitos adicionais para a navegação, de mar aberto ou interior, quando realizada entre portos nacionais e estrangeiros, com vistas a atender exigências internacionais acatadas pelo Brasil.

§ 4° - As embarcações de apoio marítimo à prospecção e exploração de petróleo no leito submarino são abarcadas pela classificação da letra b) do § 1° deste artigo.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Ainda, no artigo 10, não está claro que é possível, segundo as exigências logístico-operacionais correntes, o embarque ou desembarque de tripulante, sem que isso caracterize rompimento de contrato de trabalho. Este detalhe está deslocado, como parágrafo do Art. 12. O adequado é esta postura estar no Art. 10, o qual trata das atribuições dos tripulantes. Assim, é requerida a seguinte emenda do Relator:

EMENDA N° 7

Suprima-se o parágrafo único ao art. 12 e acrescente-se um parágrafo único ao art. 10, de igual teor daquele, nos seguintes termos:

Parágrafo único - O embarque e desembarque do tripulante são decorrências do contrato de trabalho, não implicando o desembarque, necessariamente, na rescisão do contrato.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Adiante, no Art. 11, é necessário compatibilizá-lo com as alterações propostas pela Emenda n° 6, que integra a questão técnica da navegação de modo global. O ensino profissional lá mencionado é conhecido, tradicionalmente, como ensino profissional marítimo (EPM). Assim, temos:

EMENDA N° 8

Suprima-se, no Art. 11, a expressão "para navegação marítima e interior" e acrescente-se, após "profissional", a palavra "marítimo".

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Há uma discriminação total, na proposta do PL, entre os tripulantes de navegação marítima e interior. Ora, isto poderá cercear o aproveitamento, mediante, certas adaptações e regras a serem estabelecidas pela própria ASTA, de uns e outros. Desse modo, devemos acabar com a discriminação, deixando à ASTA a atribuição de regular o assunto, inclusive usando o que hoje já é feito pelo Ministério da Marinha ao orientar o ensino profissional marítimo. Assim, temos, mais simples e conciso, o texto da seguinte Emenda do Relator:

EMENDA Nº 9

Dê-se nova redação ao Art. 12, como abaixo se indica:

Art. 12 - A ASTA estabelecerá normas para a evolução profissional dos tripulantes.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

No parágrafo único do Art. 13, onde está constando a idéia da carreira de profissionais não-tripulantes, este conceito precisa ser mudado, por coerência com as emendas anteriores, trazendo à lei o tema da habilitação. A expressão "profissionais não-tripulantes" poderia abranger, como exemplo esdrúxulo, músicos, cantores, guias turísticos e camareiras, nos navios de passageiros, aos quais não será adequado à ASTA exercer controle de habilitação, interessando, apenas, que eles tenham os conhecimentos comuns de segurança a bordo, como o de arriar o bote de salvamento ou ação participativa em caso de incêndio, por exemplo. Assim, para ajustar o texto ao conceito desejado da prevalência da idéia da habilitação, se requer a seguinte emenda do Relator.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
406

EMENDA Nº 10

Modifique-se o parágrafo único do Art. 13, como abaixo indicado:

Art. 13. ..

Parágrafo único. A ASTA estabelecerá requisitos mínimos de habilitação para os profissionais não tripulantes cujas atividades se relacionem com a segurança da navegação.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Adiante, no Art. 16, aflora o tema da fiscalização dos documentos para a construção, trazendo especificidades próprias de uma regulamentação, como o reportar-se a valores específicos de arqueação bruta no texto da Lei. Melhor será se deixado isso para a ASTA especificar conforme cada circunstância. Aliás, a evolução tecnológica poderá, no futuro, exigir ou dispensar detalhes que hoje não se pode antever. Desse modo, temos a Emenda seguinte, do Relator, mais simples:

EMENDA Nº 11

Modifique-se o § 1º do art. 16, como indicado:

§ 1º - A ASTA estabelecerá normas especificando os documentos necessários à obtenção da licença para a construção e poderá dispensar essas exigências, em todo ou em parte, em função do porte da embarcação, do ambiente onde for navegar e do serviço em que será empregada.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Adiante, ressalta um detalhe de redação: é que os artigos 28 e seguintes tratam do pessoal mais profundamente que da navegação maritima. Assim, como detalhe, se requer alterar seu título, como indicado:

EMENDA Nº 12

Altere-se o Titulo II, Capitulo I, de "Da Navegação Maritima", para "Do Pessoal Empregado na Navegação Mercante".

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

A Seção I do Capitulo I do Titulo II trata do pessoal e de suas habilitações. No Art. 28, o Projeto de Lei separa os profissionais em apenas dois grupos de atividade, os maritimos e pescadores, deixando de lado aqui outras categorias de profissionais, como, por exemplo, os fluviários, que vão ser tratados mais adiante. A não-discriminação e abrangência requeridas apontam para a necessidade de ter-se o grupo genérico dos "aquaviários". No Art. 29, o projeto trata, especificamente, da habilitação, tema que, tradicionalmente vem sendo conduzido no pais pelo Ministério da Marinha, que exercerá as atribuições futuras da ASTA. Para sermos coerentes com a não discriminação já indicada pela Emenda nº 6 será preciso reformular esta Seção, como se indica pela seguinte Emenda do Relator:

EMENDA Nº 13

Suprima-se o Art. 29, renumerando-se os demais, e dê-se nova redação ao Art. 28, como se indica:

Art 28 - Os profissionais empregados na navegação mercante, são denominados aquaviários e terão habilitação certificada pela ASTA, que especificará os cargos e funções que podem ser desempenhados de acordo com cada nivel de habilitação.

§ 1º - A habilitação dos pescadores, no âmbito desta lei, objetiva, apenas, seu desempenho como tripulantes das embarcações.

§ 2º - A ASTA observará, quando do estabelecimento dos requisitos de habilitação e no que couber, os atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hídrica.

§ 3º - Somente os aquaviários poderão ser habilitados como práticos, conforme especificado em normas estabelecidas pela ASTA.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Também na Seção I, por razões homólogas às apresentadas na Emenda nº 9, se requer alterar, como indicado:

EMENDA Nº 14

Altere-se o Titulo II, Capitulo I, SEÇÃO I de "Dos Grupos e Categorias do Pessoal", para "Da Habilitação"

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
407

Na concepção ora adotada, de não discriminar ninguém, seja maritimo ou fluviário, descabe manter-se na lei os artigos que tratam, especificamente de "fluviários", uma vez que este detalhe poderá ser deixado à discrição da ASTA, na regulamentação da matéria, onde os aproveitamentos interpartes, maritimos e fluviários, poderão ser otimizados. Assim, se requer a supressão da citada seção, nos termos indicados pela Emenda do Relator seguinte.

EMENDA Nº 15

Suprima-se todo o Capitulo II do Titulo II, especificamente os Art. 34, 35, 36 e 37, inclusive seus incisos e parágrafos, remunerando-se os demais Art. do projeto de lei.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

No Título III, que trata da atividade de esporte e recreio, o Capítulo I, em verdade, cuida mesmo é do pessoal amador. Assim, é requerida a seguinte emenda do relator.

EMENDA Nº 16

Altere-se o Titulo III, Capitulo I de "Dos Grupos e Categorias do Pessoal", para "Do Pessoal Amador"

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Por coerência com a supressão indicada pela emenda nº 13, se requer nova redação para o Art 43, como se propõe na seguinte emenda do Relator.

EMENDA Nº 17

Modifique-se a redação do art. 43, como indicado:

Art 43 - A ASTA estabelecerá as normas para as vistorias das embarcações de esporte e recreio, as quais deverão considerar o tipo de navegação e as caracteristicas da atividade esportiva na qual serão empregadas.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Por coerência com a proposta da emenda nº 9 e seguintes, onde não se privilegia nem se discrimina navegação marítima, requer-se a seguinte emenda do Relator.

EMENDA Nº 18

Altere-se o Titulo IV, Capitulo II, Seção I de "Da Navegação Maritima", para "Da Navegação Mercante"

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Coerência com a não discriminação leva-nos a propor a simples retirada da titulação da Seção II, do Capitulo II, do titulo IV, que fala em "Navegação Interior", conforme indicado pela seguinte emenda do Relator.

EMENDA Nº 19

Cancele-se, simplesmente, todo o texto do Titulo IV, Capitulo II, Seção II, sem que isso interfira com os artigos 50 e 51, renumerando-se a Seção III, adiante, para Seção II.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Ao tratar da navegação interior, o projeto traz detalhamentos que poderão, no futuro, obstar a própria ASTA na administração de problemas com embarcações estrangeiras. O ideal é ficar todo o quadro suportado de forma concisa pela lei, deixando-se liberdade ao Executivo e à Administração Pública para agir no interesse nacional. Todavia, é preciso ficar claro como a ASTA tratará os casos de habilitação insuficiente de tripulantes estrangeiros em águas interiores brasileiras para a praticagem nessas águas. Assim, manter-se-ia o atual art. 50 e, apenas, a idéia-chave trazida no bojo do atual § 3° do Art. 51. Estes aspectos nos levam a propor a seguinte emenda do Relator.

EMENDA N° 20

Suprima-se o atual Art. 51, renumerando-se os demais, e acrescente-se um § 1° ao Art. 50, renumerando-se o atual parágrafo único como 2°, como indicado:

Art. 50. .....

§ 1° - Caso uma embarcação vá navegar em águas interiores brasileiras e a certificação dos tripulantes não comprovar habilitação para navegação prática no trecho a ser navegado, o prosseguimento da singradura ficará condicionado ao embarque de pessoal habilitado.

§ 2° - a infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 3.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Por coerência com a não-discriminação, o Art. 52 precisa ser ajustado para ser suprimida dele a expressão "navegação maritima". Assim, se requer a seguinte emenda do Relator:

EMENDA N° 21

Substitua-se, no caput do atual art. 52, a expressão "navegação maritima, de alto-mar ou costeira e navegação interior" por "navegação de alto-mar, costeira ou interior".

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

O texto atual do parágrafo único do Art. 53 vem com uma rigidez excessiva, ao definir duzentos metros como limite. Condições locais poderão exigir alteração deste valor. Além disso, este parágrafo, ao procurar dar meios à ASTA para definir outros detalhes locais, acaba limitando sua atuação sobre outros aspectos que possam ser necessários, em razão de peculiaridades regionais ou locais. Assim se requer a seguinte emenda do Relator:

EMENDA N° 22

Modifique-se o § 1° do atual Art. 53, para o seguinte § 1°,

acrescentando-se um § 2°, e renumerando o atual § 2° para 3°, como se indica:

Art. 53. .....

§ 1° - A ASTA estabelecerá as limitações à navegação nas áreas usadas por banhistas ou utilizadas por outras atividades que possam ser postas em risco pelas embarcações, considerando-se, em princípio, a distância de duzentos metros das margens, onde tais situações ocorram, como faixa da segurança a partir da qual poderá ser liberada a navegação.

§ 2° - No estabelecimento das limitações indicadas no parágrafo anterior, deverão ser observados e considerados os códigos e posturas municipais ou estaduais existentes e aplicáveis à cada localidade.

§ 3° - A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 4.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

O atual Art. 55, privilegia, nos moldes que estamos reprimindo neste parecer, um grupo especial de profissionais, definindo que os práticos, inclusive os fluviais, deveriam ser oriundos de grupo especial. Por coerência com o tratamento que estamos dando à questão, não se admite a discriminação e o privilégio, daí, se requer a seguinte emenda do Relator que contempla ainda, em um parágrafo único, a devida fiscalização da praticagem e a correta habilitação dos práticos pela ASTA.

EMENDA N° 23

Modifique-se o atual Art. 55, nos termos indicados, acrescentando-se, ainda um parágrafo único, como abaixo indicado:

Art. 55 - Os práticos, considerados profissionais não-tripulantes, serão, original e necessariamente, aquaviários e com nível de habilitação mínimo estabelecido pela ASTA para cada zona de praticagem.

Parágrafo único - Para o efetivo exercício da praticagem, requerer-se-á do prático que seja devidamente habilitado pela ASTA, para cada zona de praticagem.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

No § 1° do Art. 57, o projeto de lei vem forçando os práticos ao trabalho, independentemente de existir ou não divergências sobre suas remunerações. Ora, isto soa como trabalho obrigatório e, no limite, poderá até vir a ser interpretado como uma espécie de trabalho escravo (remuneração zero), numa posição, evidentemente, inconstitucional. Seria como cassar o direito de greve aos práticos. Ora, se a atividade é essencial e a ASTA irá fiscalizar, a nível de Executivo, o cumprimento desta lei, então ela que se prepare para, num caso de necessidade pública e para evitar colapso nos portos, manobrar os navios em segurança. Desse modo, o referido § deve ser suprimido, o que requer a seguinte emenda do relator.

EMENDA N° 24

Suprima-se o § 1° do atual Art. 57, passando o atual § 2° para Parágrafo único.

Caixa: 205
Lote: 72
PL N° 4259/1993
408

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

No art. 64, para compatibilizá-lo coma idéia trazida pela emenda nº 1, onde o Ministério da Marinha poderá, por delegação interna a órgão subordinado exercer a ASTA, será coerente que os diversos níveis estejam presentes nos casos de recursos. Desse modo, se requer a seguinte emenda do Relator.

EMENDA Nº 25

Modifique-se o caput do Art. 64, como indicado.

Art. 64 - Da pena imposta caberá, em primeira instância, recurso ao Órgão Subordinado que a impos e, em seqüência, aos demais níveis na cadeia hierárquica.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

No Art. 74, já nas disposições finais, temos aparecendo a idéia do profissional regional, que perde sentido com a abordagem global que estamos dando a esta lei, deixando à ASTA a adaptação dos diversos casos e situações que possam existir, aproveitando-se uns e outros como eventuais tripulantes em um ambiente ou outro, dependendo das necessidades e adaptações possíveis. Além disso, é requerido um enquadramento pela ASTA, dentro dos níveis de habilitação possíveis, dos atuais profissionais, dispersos em várias categorias, nos termos da lei que se examina. Desse modo, requer-se a seguinte emenda do Relator.

EMENDA Nº 26

Modifique-se o Art. 74, nos termos abaixo indicados;

Art. 74 - Os profissionais dos atuais grupos e categorias serão enquadrados nos níveis de habilitação que a ASTA vier a estabelecer.

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

No Art. 83, por coerência com o proposto pela emenda de nº 6, se requer o seguinte ajuste:

EMENDA Nº 27

Substitua-se, no Art. 83, a expressão " na navegação maritima" por "em mar aberto".

NOVO APERFEIÇOAMENTO SE SEGUE.

Já ao final, no último Art. 85, é necessário complementar que, além dos dispositivos lá expostos e revogados, revogam-se, também, as demais disposições em contrário. Assim, se requer a seguinte emenda do Relator:

EMENDA Nº 28

Acrescente-se ao final do Art. 85, a seguinte expressão "e demais disposições em contrário"

Desse modo, examinamos até aqui, ponto por ponto, o projeto de lei nº 4259, de 1993, do Poder Executivo.

Passamos agora a examinar as emendas a este projeto de lei aprovadas pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias (CDCMAM).

EMENDAS DA COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

Aflora logo, da leitura do relatório e, depois, das emendas aprovadas na CDCMAM, que o enfoque lá dado foi mesmo o de preservar espaço de minorias, como é o caso dos práticos.

Passemos, então, ao exame sereno daquelas emendas.

Emenda nº 1 CDCMAM

Na verdade, o conceito que aparece aqui é o da não-discriminação.

Esta emenda está parcialmente acolhida pela emenda nº 13 deste Relator. Eis que a emenda nº 13 suprime todo o art. 29 e a emenda nº 1 CDCMAM suprime um parágrafo deste art. 29.

Emenda nº 2 CDCMAM

Pode-se dizer, se formos fiéis apenas aos resultados, que esta emenda é acolhida, pois todo o art. 35 é proposto ser suprimido pelo relator e a emenda propõe supressão de parte dele.

Na verdade, esta emenda está prejudicada pela proposta de completa supressão da parte especificativa de fluviários feita pela proposta do Relator.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
409

Emenda nº 3 CDCMAM

Esta emenda da CDCMAM procura especificar e restringir a atividade de praticagem como privativa dos práticos, não-tripulantes. Em tese, pareceria correto isso. Todavia, a introdução desse detalhe traz um conflito imanente com o mantido Art. 57. É que a administração pública, vale dizer, a ASTA, não pode ser cerceada no seu dever de manter sempre disponível a praticagem. A essencialidade do serviço para a sociedade exige que, *in extremis*, seja ele feito pela própria ASTA, se os práticos se recusarem a fazê-lo por um motivo ou outro (greve, por exemplo). Assim, não é possível acolher esta emenda nº 3 da CDCMAM.

Emenda nº 4 CDCMAM

A clara definição, na lei, das atividades do serviço de praticagem é salutar.

Esta emenda traz, ainda, a questão da necessidade de se dar liberdade à ASTA para ajustar o elenco das atividades aos desenvolvimentos tecnológicos que venham a acontecer na navegação. O primeiro artigo da seção que trata da praticagem já fala naquelas atividades profissionais da praticagem, conforme proposto pela CDCMAM
Desse modo, precisaremos adaptar o texto do atual artigo 54, como abaixo se indica, com a seguinte redação:

EMENDA Nº 29 (acolhe a Emenda nº 4 CDCMAM).

Acrescente-se ao final do art. 54, no seu **caput**, a expressão ", como a seguir indicado:" e insira-se neste artigo os seguintes incisos e parágrafo único.

I - direção da navegação de praticagem ao longo de rios, lagos, lagoas, canais, portos e barras;

II - assessoramento ao comandante do navio nas manobras e serviços correlatos, fainas de fundear, amarrar e desamarrar de bóias, suspender, atracar desatracar e mudar de fundeadouro ou cais, entrada e saida de dique, em portos, dentro das zonas de praticagem.

Parágrafo único - Serão consideradas, ainda, atividades de praticagem, outras relativas à segurança da navegação e que, não estando enquadradas no presente artigo, possam vir a ser determinadas como tal, pela ASTA ou pelos órgãos subordinados, na respectiva área de jurisdição.

Emenda nº 5 CDCMAM

Esta emenda fica prejudicada pela concepção adotada de não se definir grupos, para privilégio ou discriminação. Rejeitada.

Emenda nº 6 CDCMAM

Esta emenda vem trazer, de forma explicita, mais liberdade, para se somar à tradição do Ministério da Marinha cuidar disso, ou seja, para a ASTA definir ou criar, extinguir e determinar as zonas de praticagem. É uma contribuição da CDCMAM que deve ser aceita, aproximadamente nos termos propostos e logo após o artigo que abre a Seção II "Do Serviç de Praticagem", que é o atual Art. 54. Neste ponto, convém esclarecer que o atual Art. 56 já cobre uma parte do proposto pela CDCMAM. Da aceitação da proposta pela Emenda nº 6 CDCMAM, decorre a seguinte necessidade de nova redação (supressiva) para a atual Art. 56, como indicado, o que passa a ser mais uma emenda do relator. Adiante, a redação dada à Emenda nº 6 CDCMAM e a nova Emenda nº 30 do Relator.

Emenda nº 6 CDCMAM/Relator CDN

Acrescente-se ao Titulo IV, Capitulo III, Seção II, os seguintes novos artigo, numerado como 55 e parágrafo único, renumerando-se os demais artigos.

Art. 55 - Compete à ASTA, considerando os interesses navais e da defesa nacional, da segurança da navegação e da salvaguarda da vida humana no mar, criar, extinguir e determinar as zonas em que a utilização dos serviços de praticagem é obrigatória, bem como as embarcações dispensadas desse serviço.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades do Grupo 1.

EMENDA Nº 30

Suprima-se, no atual Art. 56, toda a expressão após a palavra "Práticos".

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
410

Emendas nº 7 CDCMAM, nº 8 CDCMAM e nº 9 CDCMAM

Estas emendas operam juntas e se conectam à questão do monopólio da praticagem para um pequeno grupo de pessoas. As examinaremos por partes, tratando, inicialmente, da emenda de nº 7 CDCMAM

Esta emenda, transparece como um claro esforço feito pelo reduzido grupo de práticos para manter os privilégios que detém hoje, especialmente quando ela procura, no proposto § 2º, assegurar uma situação corrente que privilegia os práticos dentre os demais trabalhadores da sociedade. Além disso, a emenda atribui uma alteração básica no sentido de que seja fixada o número de práticos para cada zona de praticagem. Este é o aspecto mais polêmico da situação atual dos caríssimos serviços de praticagem que os navios pagam no Brasil e é o aspecto que ensejou o monopólio abusivo existente. A proposição aprovada pela CDCMAM pretende manter a atual situação, em que os navios são submetido a constrangimentos sempre nocivos à contratação do serviços de alguns práticos, os quais colocam a associação para intermediar e negociar os preços.

Na verdade, esses serviços prestados por um pequeno número de profissionais, que se posicionam na legislação trabalhista como autônomos e sem vínculo empregatício, não possuem limitações de ganhos, custos a impor ou exigências, fazendo com que os acordos entre as associações de praticagem e os usuários de serviço, que é obrigatório, sejam, meramente imposições por parte daquelas, que submetem a navegação a custos escorchantes, contribuindo para a redução da competitividade de nossas exportações e encarecimento das importações, com a conseqüente sobrecarga da economia nacional.

A praticagem que, no passado, antes do advento do balizamento e da sinalização náutica com profuso uso de meios eletrônicos, era uma *expertise*, muitas vezes como segredos passados de pai para filho, hoje não é mais assim. É um serviço simples e capaz de ser exercido, sem grandes mistérios, por qualquer navegante que haja adentrado uma barra com bastante frequência e bom número de vezes.

A praticagem é um assessoramento eventual ao comandante do navio; no entanto, os ganhos individuais de um prático de porto organizado, de algum movimento, como Santos, Rio, Vitória, Itaqui (São Luis), dentre outros, superam em muitas vezes os de um Capitão-de-Longo-Curso, que conduz o navio nas longas travessias transoceânicas e paga o preço do isolamento e da longa solidão no mar e é, afinal, o responsável por tudo a bordo, inclusive pelo prático. Chegamos ao absurdo de aceitar, durante anos, essa situação de privilégios dos práticos sem qualquer contrapartida de sacrifício pessoal, nem de responsabilidade global. A bordo, no mar, a tradição é de que o comandante é sempre o responsável: o prático é mero assessor.

Portanto, não se justifica limitar o número de profissionais não-tripulantes práticos, pois os princípios da modernidade passam pela competitividade e maior oportunidade para um maior número de profissionais. Maior número de profissionais e desmonte do monopólio conduzirá, certamente, a menores preços para a praticagem e redução do custo operacional dos navios.

Passamos à **Emenda nº 8 CDCMAM.**

Esta emenda visa a forçar a presença da associação dos práticos na intermediação do serviço. Todavia, ao pretender que o prático, profissional autônomo, se filie à associação, fere o espírito do texto constitucional, especialmente o inciso XX do Art. 5º da Constituição Federal. Além disso, fere também o espírito do Art. 8º da CF ("ninguém será obrigado a filiar-se ou manter-se filiado a sindicato")

Além do mais, ao inserir, ou pretender inserir o órgão subordinado, valé dizer, a administração pública no processo (como vem no § 3°), cria a proposição atribuições desnecessárias, uma vez que as próprias agências de navegação ou os armadores podem, perfeitamente, tratar de seus respectivos interesses quando contratarem a praticagem com os práticos, não necessariamente com uma associação.

Passamos à **Emenda n° 9 CDCMAM.**

Esta emenda pretende estabelecer vinculo de relacionamento entre as empresas armadoras (ou seus agentes) e as associações de práticos, institucionalizando-as como o único canal para se contratar o serviço. Mais uma vez, nota-se a tentativa de forçar a intermediação obrigatória das associações de práticos, o que pode criar, e tem criado, verdadeiros absurdos como, por exemplo, na praticagem da barra norte do rio Amazonas: os práticos são acionados pela associação de Belém e vão de avião até Macapá, para irem até a posição de espera, em frente ao litoral da Fazendinha, entre Santana e Macapá. Evidentemente as despesas da passagem aérea são incluidas na nota a ser paga pelos navios...

Pelas razões expostas, são rejeitadas as emendas de n° 7, 8 e 9 da CDCMAM.

Emenda n° 10 CDCMAM

Esta proposta já está contemplada dentro da idéia geral da habilitação. Todavia, é bom esclarecer que poderá haver, desde que a critério da ASTA, a possibilidade de intercambialidade, uma vez que, com as novas tecnologias, é simples aprender a praticagem, ou navegação segura, de um sitio ou outro. Este detalhe de habilitação deve ser inscrito nesta emenda para ela poder ser aceita pelo Relator.

Emenda n° 10 CDCMAM/Relator CDN

Acrescente-se ao Titulo IV, Capitulo III, Seção II, após o Art. 56, o seguinte novo artigo 57 renumerando-se as demais.

Art. 57. No caso da extinção dos serviços de praticagem de uma determinada zona, os práticos desta zona poderão ser aproveitados em outra zona de praticagem, à critério da ASTA, ficando, para isso, sujeitos a um estágio de adaptação e atendimento ao nivel de habilitação exigido pela ASTA para a nova zona de praticagem.

Emenda n° 11 CDCMAM

Esta emenda fica atendida pela combinação das emendas do relator de n° 3 e 25, uma vez que, agora, o maior nivel hierárquico da ASTA é o Ministro da Marinha

RESUMO

O exaustivo exame a que submetemos o projeto de lei 4259, de 1993 apresentado ao Congresso pelo Poder Executivo e as emendas a ele aprovadas pela Comissão

de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, conduziu-nos ao Substitutivo adiante explicitado, depois da sequência das emendas. O substitutivo dá a visão global de como ficará o projeto, se aprovado este Parecer do Relator.

CONCLUSÃO

Assim, em conclusão, VOTO PELA APROVAÇÃO DO PROJETO DE LEI **4259, DE 1993,** apresentado ao Congresso pelo Poder Executivo, NOS TERMOS DO SUBSTITUTIVO que apresento, o qual integra as alterações introduzidas pelas emendas do Relator de nº 1 até 30 e pelas emendas da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, das quais, **foram aceitas integral ou parcialmente, as emendas nº 1, 2, 4, 6 e 10** por se enquadrarem na idéia geral do projeto e do substitutivo, com as redações finais explicitadas, conforme as razões que expuzemos. **Deixaram de ser aceitas as emendas de nº 3, 5, 7, 8 e 9** pelas razões já indicadas.

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado Maurício Campos
Relator

EMENDA Nº 1

No art. 1º, inciso I, acrescente-se após a palavra "embarcações", a seguinte expressão: "e os profissionais não-tripulantes que exercem atividade a bordo com o navio em movimento".

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado Maurício Campos

EMENDA Nº 2

No art. 1º, § 1º, acrescente-se após a expressão "e amadores", e antes da expressão "ainda que fora", a seguinte expressão: "bem como os profissionais não-tripulantes a bordo,"

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
411

EMENDA Nº 3

Modifique-se o inciso III do art. 3º, como indicado:

"Art. 3º .....

.....

III - Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA - autoridade exercida pelo Ministério da Marinha, que designará responsáveis pelo controle de implementação desta Lei e pelo estabelecimento das normas decorrentes;"

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

EMENDA Nº 4

Modifique-se o inciso IV do art. 3º, como indicado:

"Art. 3º .....

.....

IV - Órgão Subordinado - órgão com autonomia limitada que, sob a supervisão da ASTA, participa do controle de execução desta lei."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

EMENDA Nº 5

Modifique-se o inciso XVII do art. 3º, para incluir a expressão "técnico-administrativa", em substituição à expressão "administrativa", como indicado:

"Art. 3º .....

.....

XVII - Vistoria - atividade técnico-administrativa pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais pertinentes, referentes às condições de

segurança, eficiência e conforto das embarcações, plataformas fixas e móveis;"

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

EMENDA Nº 6

Dê-se ao art. 6º e seus parágrafos a seguinte redação:

"Art. 6º - Para os efeitos desta Lei, a navegação é dividida em:

I - de Alto-mar - quando realizada em águas marítimas, fora dos limites de visibilidade da costa;

II - Costeira - quando realizada em águas marítimas, ao longo do litoral, dentro dos limites de visibilidade da costa;

III - Interior - quando realizada nas baias e demais águas marítimas consideradas abrigadas pela ASTA, nos rios, lagos, lagoas e canais.

§ 1º - As embarcações mercantes, excetuadas as de pesca, são classificadas em função do percurso de suas derrotas, como a seguir indicado:

a) Longo-curso - quando navegam predominantemente em alto mar, entre portos nacionais e estrangeiros;

b) Cabotagem - quando navegam predominantemente ao longo da costa atlântica da América do Sul, entre portos nacionais ou entre portos nacionais e estrangeiros;

c) Interior de percurso nacional - quando navegam exclusivamente em trechos sob jurisdição nacional de baias, rios, lagos, lagoas e canais;

d) Interior de percurso internacional - quando navegam em águas interiores que façam fronteira com outro país ou entre portos nacionais e estrangeiros localizados em vias navegáveis interiores.

§ 2º - Os limites da navegação interior serão definidos pela ASTA.

§ 3º - A ASTA poderá estabelecer requisitos adicionais para a navegação, de mar aberto ou interior, quando realizada entre portos nacionais e estrangeiros, com vistas a atender exigências internacionais acatadas pelo Brasil.

§ 4º - As embarcações de apoio marítimo à prospecção e exploração de petróleo no leito submarino são abarcadas pela classificação da letra b) do § 1º deste artigo."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
412

EMENDA Nº 7

Suprima-se o parágrafo único do art. 12 e acrescente-se um parágrafo único ao art. 10, de igual teor daquele, nos seguintes termos:

"Parágrafo único. O embarque e desembarque do tripulante são decorrências do contrato de trabalho, não implicando o desembarque, necessariamente, na rescisão do contrato."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

EMENDA Nº 8

Suprima-se, no art. 11, a expressão "para navegaçi o maritima e interior" e acrescente-se, após "profissional", a palavra "maritimo".

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

EMENDA Nº 9

Dê-se nova redação ao art. 12, como abaixo se indica:

"Art. 12. A ASTA estabelecerá normas para a evolução profissoinal dos tripulantes.

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
413

EMENDA Nº 10

Modifique-se o parágrafo único do art. 13, como abaixo indicado:

"Art. 13....

Parágrafo único - A ASTA estabelecerá requisitos mínimos de habilitação para os profissionais não tripulantes cujas atividades se relacionem com a segurança da navegação."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

EMENDA Nº 11

Modifique-se o § 1º do art. 16, como indicado:

"§ 1º A ASTA estabelecerá normas especificando os documentos necessários à obtenção da licença para a construção e poderá dispensar essas exigências, em todo ou em parte, em função do porte da embarcação, do ambiente onde for navegar e do serviço em que será empregada."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

EMENDA Nº 12

Altere-se o titulo II, Capitulo I, de "Da Navegação Maritima", para "Do Pessoal Empregado na Navegação Mercante".

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

EMENDA Nº 13

Suprima-se o art. 29, renumerando-se os demais, e dê-se nova redação ao art. 28, como se indica:

"Art 28 - Os profissionais empregados na navegação mercante, são denominados aquaviários e terão habilitação certificada pela ASTA, que especificará os cargos e funções que podem ser desempenhados de acordo com cada nivel de habilitação.

§ 1° - A habilitação dos pescadores, no âmbito desta lei, objetiva, apenas, seu desempenho como tripulantes das embarcações.

§ 2° - A ASTA observará, quando do estabelecimento dos requisitos de habilitação e no que couber, os atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hidrica.

§ 3° - Somente os aquaviários poderão ser habilitados como práticos, conforme especificado em normas estabelecidas pela ASTA."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

EMENDA Nº 14

Altere-se o Titulo II, Capitulo I, Seção I de "Dos Grupos e Categorias do Pessoal", para "Da Habilitação".

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

EMENDA Nº 15

Suprima-se todo o Capitulo II do Titulo II, especificamente os arts. 34, 35, 36 e 37, inclusive seus incisos e parágrafos, renumerando-se os demais arts. do projeto de lei.

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

EMENDA Nº 16

Altere-se o Titulo III, Capitulo I de, "Dos Grupos e Categorias do Pessoal", para "Do Pessoal Amador".

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

EMENDA Nº 17

Modifique-se a redação do art. 43, já como indicado:

"Art. 43. A ASTA estabelecerá as normas para as vistorias das embarcações de esporte e recreio, as quais deverão considerar o tipo de navegação e as características da atividade esportiva na qual serão empregadas."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

EMENDA Nº 18

Altere-se o Titulo IV, Capitulo II, Seção I de, "Da Navegação Marítima", para "Da Navegação Mercante".

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
414

EMENDA Nº 19

Cancele-se, simplesmente, todo o texto do Titulo IV, Capítulo II, Seção II, sem que isso interfira com os artigos 50 e 51, renumerando-se a Seção III, adiante, para Seção II.

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

EMENDA Nº 20

Suprima-se o atual art. 51, renumerando-se os demais, e acrescente-se um § 1º ao art. 50, renumerando-se o atual parágrafo único como 2º, como indicado:

Art. 50. .....

"§ 1º Caso uma embarcação vá navegar em águas interiores brasileiras e a certificação dos tripulantes não comprovar habilitação para navegação prática no trecho a ser navegado, o prosseguimento da singradura ficará condicionado ao embarque de pessoal habilitado.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 3."

Sala da Comissão, em de de 19965.

Deputado MAURICIO CAMPOS

EMENDA Nº 21

Substitua-se, no **caput** do atual art. 52, a expressão "navegação marítima, de alto-mar ou costeira e navegação interior" por "navegação de alto-mar, costeira ou interior".

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

EMENDA Nº 22

Modifique-se o § 1º do atual art. 53, para o seguinte § 1º, acrescentando-se um § 2º, e renumerando o atual § 2º para 3º, como se indica:

Art. 53. .....

"§ 1º A ASTA estabelecerá as limitações à navegação nas áreas usadas por banhistas ou utilizadas por outras atividades que possam ser postas em risco pelas embarcações, considerando-se, em princípio, a distância de duzentos metros das margens, onde tais situações ocorram, como faixa da segurança a partir da qual poderá ser liberada a navegação.

§ 2º No estabelecimento das limitações indicadas no parágrafo anterior, deverão ser observados e considerados os códigos e posturas municipais ou estaduais existentes e aplicáveis à cada localidade.

§ 3º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 4.

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

Lote: 72
PL Nº 4259/1993
Caixa: 205
415

EMENDA Nº 23

Modifique-se o atual 55, nos termos indicados, acrescentando-se, ainda um parágrafo único, como abaixo indicado:

"Art. 55. Os práticos, considerados profissionais não-tripulantes, serão, original e necessariamente, aquaviários e com nível de habilitação mínimo estabelecido pela ASTA para cada zona de praticagem.

Parágrafo único. Para o efetivo exercício da praticagem, requere-se-á do prático que seja devidamente habilitado pela ASTA, para cada zona de praticagem."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

EMENDA Nº 24

Suprima-se o § 1º do atual art. 57, passando o atual § 2º para Parágrafo único.

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

EMENDA Nº 25

Modifique-se o **caput** do art. 64, como indicado:

"Art. 64. Da pena imposta caberá, em primeira instância, recurso ao Órgão Subordinado que a impôs e, em seqüência, aos demais níveis na cadeia hierárquica."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

EMENDA Nº 26

Modifique-se o art. 74, nos termos abaixo indicados:

"Art. 74. Os profissionais dos atuais grupos e categorias serão enquadrados nos níveis de habilitação que a ASTA vier a estabelecer."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
416

EMENDA Nº 27

Substitua-se, no art. 83, a expressão "na navegação marítima" por "em mar aberto".

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

EMENDA Nº 28

Acrescente-se ao final do art. 85, a seguinte expressão "e demais disposições em contrário".

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

EMENDA Nº 29 (Acolhe a Emenda nº 04 CDCMAM)

Acrescente-se ao final do art. 54, no seu **caput**, a expressão ", como a seguir indicado:" e insira-se neste artigo os seguintes incisos e parágrafo único:

"Art. 54. .... como abaixo indicado:

I - direção da navegação de praticagem ao longo de rios, lagos, lagoas, canais, portos e barras;

II - assessoramento ao comandante do navio nas manobras e serviços correlatos, fainas de fundear , amarrar e desamarrar de bóias, suspender, atracar, desatracar e mudar de fundeadouro ou cais, entrada de dique, em portos, dentro das zonas de praticagem.

Parágrafo único. Serão considerados, ainda, atividades de praticagem, outras relativas à segurança da navegação e que, não estando enquadradas no presente artigo, possam vir a ser determinadas como tal, pela ASTA ou pelos órgãos subordinados, na respectiva área de jurisdição."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

EMENDA Nº 6 CDCMAM/Relator CDN

Acrescente-se ao Titulo IV, Capitulo III, Seção II, os seguintes novos artigo, numerado como 55 e parágrafo único, renumerando-se os demais artigos.

"Art. 55. Compete à ASTA, considerando os interesses navais e da defesa nacional, da segurança da navegação e da salvaguarda da vida humana no mar, criar, extinguir e determinar as zonas em que a utilização dos serviços de praticagem é obrigatória, bem como as embarcações dispensadas desse serviços.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades do Grupo 1."

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

EMENDA Nº 30

Suprima-se, no atual art. 56, toda a expressão após a palavra "práticos".

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

EMENDA Nº 10 CDCMAM/RELATOR CDN

Acrescente-se ao Título IV, capítulo III, seção II, após o Art. 56, o seguinte novo artigo 57, renumerando-se os demais.

"Art. 57. No caso da extinção dos serviços de praticagem de determinada zona, os práticos desta zona poderão ser aproveitados em outra zona de praticagem, à critério da ASTA, ficando, para isso, sujeitos a um estágio de adaptação e atendimento aonível de habilitação exigido pela ASTA para a nova zona de praticagem".

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado MAURICIO CAMPOS

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993.

MENSAGEM Nº 743/93

1º SUBSTITUTIVO OFERECIDO PELO RELATOR

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Título I

Disposições Preliminares

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, abrangendo:

I - os profissionais e amadores, integrantes de tripulação de embarcações e os profissionais não-tripulantes que exercem atividade a bordo com o navio em movimento;

II - a embarcação, em suas fases de projeto, construção, operação, docagem, reparo e baixa; e

III - o meio aquático, no que diz respeito à sinalização e divulgação das limitações e condições de tráfego das vias navegáveis.

§ 1º As embarcações brasileiras, seus tripulantes, profissionais e amadores, bem como os profissionais não-tripulantes a bordo, ainda que fora das águas sob jurisdição brasileira, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitadas, quando em águas estrangeiras, a soberania do Estado ribeirinho.

§ 2º As embarcações de Estado, as embarcações estrangeiras e quaisquer aeronaves na superficie das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas ao previsto nesta Lei, no que couber.

Art. 2º Esta Lei e normas decorrentes atenderão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais, ratificados pelo Brasil, relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição causada por embarcações.

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
417

I - Tráfego Aquaviário - movimentação de embarcações realizada por via aquática;

II - Navegação - atividade de conduzir, com segurança, uma embarcação de um ponto a outro, por via aquática;

III - Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA - autoridade exercida pelo Ministério da Marinha, que designará responsáveis pelo controle da implementação desta Lei e pelo estabelecimento das normas decorrentes;

IV - Órgão Subordinado - órgão com autonomia limitada que, sob supervisão da ASTA, participa do controle de execução desta Lei;

V - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar e serem transportadas, de conformidade com as normas estabelecidas pela ASTA;

VI - Tripulante - profissional ou amador habilitado, que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação, devidamente inscrito em Órgão Subordinado;

VII - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

VIII - Comandante - denominação genérica do tripulante que é o responsável pela operação e a manutenção, em condições de segurança, de embarcação, carga, seus tripulantes e demais pessoas a bordo; o Comandante, em algumas embarcações, pode ser denominado Mestre, Arrais ou Patrão;

IX - Imediato - tripulante que, por sua experiência e habilitação, tem condições de substituir o Comandante, em circunstâncias de impedimentos funcionais; normalmente, o Imediato é adrede comissionado com esse título pelo proprietário da embarcação, ou seus prepostos legais;

X - Profissional não-Tripulante - todo aquele que, inscrito ou não nos Órgãos Subordinados, presta, a bordo, serviços de natureza transitória;

XI - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação, mediante remuneração ou como convidado;

XII - Amador - tripulante habilitado a operar apenas embarcações de esporte e recreio;

XIII - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua utilização, pondo-a, ou não, a navegar por sua conta;

XIV - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação está sujeito a registro no Tribunal Marítimo e inscrição em Órgão Subordinado, ou em apenas uma dessas organizações oficiais;

XV - Agente de Navegação - pessoa física ou jurídica, representante dos interesses do proprietário, armador ou outro responsável pela embarcação;

XVI - Embarcação - qualquer construção suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, quaisquer que sejam suas características, capaz de

transportar pessoas ou cargas e sujeita a inscrição nos Órgãos Subordinados, de acordo com as normas estabelecidas pela ASTA; as plataformas flutuantes e as fixas, quando rebocadas, são também consideradas embarcações;

XVII - Vistoria - atividade técnico-administrativa pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais pertinentes, referentes às condições de segurança, eficiência e conforto das embarcações, plataformas fixas e móveis;

XVIII - Docagem - ato de colocar a embarcação em seco para execução de reparo, alteração de características, pintura, vistoria ou perícia;

XIX - Reparo - ato de reconduzir a embarcação ou equipamento às condições de segurança operativa, anteriores e avaria ou ao desgaste natural: é considerado reparo, também, a alteração de características de embarcação, mediante a execução de um conjunto de ações corretivas ou preventivas;

XX - Polícia Naval - atividade de cunho administrativo exercida pelos Órgãos Subordinados, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, normas decorrentes, altos e resolução internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hídrica; e

XXI - Portos - instalações construídas e aparelhadas para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias.

Art. 4° Com o propósito de promover a segurança do tráfego aquaviário e contribuir para a salvaguarda da vida humana nas águas e para a prevenção da poluição hídrica, compete à ASTA estabelecer normas para:

I - inscrição e controle dos profissionais da Marinha Mercante e dos amadores;

II - determinação da tripulação de segurança das embarcações;

III - habilitação dos profissionais da Marinha Mercante e dos amadores;

IV - estabelecimento de requisitos de projetos, construção, equipamentos e operação das embarcações, que digam respeito à salvaguarda da vida humana, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente;

V - licenciamento da construção e alteração de características das embarcações;

VI - realização de vistorias;

VII - inscrição de embarcações e fiscalização do registro da propriedade;

VIII - determinação dos equipamentos e acessórios para embarcações que devam receber homologação para uso a bordo;

IX - estabelecimento da dotação de equipamentos e acessórios de salvatagem para embarcações;

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
418

X - realização do registro, vistoria e certificação de helipontos das plataformas marítimas e das embarcações que operem em águas sob jurisdição nacional, de acordo com as normas em vigor, visando a correspondente homologação por parte do órgão competente do Ministério da Aeronáutica;

XI - autorização para execução de projetos de obras e a realização de pesquisa e lavra de minerais em águas sob jurisdição nacional, no que concerne à segurança da navegação e a defesa nacional, sem prejuízo das autorizações a serem obtidas nos demais órgãos competentes; e

XII - atividades de Polícia Naval.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representará a ASTA no que for pertinente.

Art. 5° Para os efeitos desta Lei, as embarcações são grupadas como se segue:

I - mercante - quando empregada com finalidade comercial; sendo a embarcação de pesca é um caso especial de embarcação mercante;

II - de Estado - quando, pertencente a órgão público, empregada na execução de atividade de competência do órgão a que se vincula, sem finalidade comercial;

III - de guerra - quando, pertencente às Forças Armadas de um Estado, ostenta sinais exteriores próprios de navios de guerra de sua nacionalidade; esteja sob o comando de um oficial legalmente designado pelo Governo do Estado, devendo o nome do Comandante constar do Boletim dos Oficiais da Força Singular a que pertence ou em documento equivalente; e seja guarnecido por uma tripulação regida pela disciplina militar;

V - especiais - quando empregadas em atividades que não as enquadradas nos incisos anteriores.

Art. 6° - Para os efeitos desta Lei, a navegação é dividida em:

I - de Alto-mar - quando realizada em águas marítimas, fora dos limites de visibilidade da costa;

II - Costeira - quando realizada em águas marítimas, ao longo do litoral, dentro dos limites de visibilidade da costa;

III - Interior - quando realizada nas baías e demais águas marítimas consideradas abrigadas pela ASTA, nos rios, lagos, lagoas e canais.

§ 1° - As embarcações mercantes, excetuadas as de pesca, são classificadas em função do percurso de suas derrotas, como a seguir indicado:

a) Longo-curso - quando navegam predominantemente em alto mar, entre portos nacionais e estrangeiros;

b) Cabotagem - quando navegam predominantemente ao longo da costa atlântica da América do Sul, entre portos nacionais ou entre portos nacionais e estrangeiros;

c) Interior de percurso nacional - quando navegam exclusivamente em trechos sob jurisdição nacional de baías, rios, lagos, lagoas e canais;

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
419

d) Interior de percurso internacional - quando navegam em águas interiores que façam fronteira com outro pais ou entre portos nacionais e estrangeiros localizados em vias navegáveis interiores.

§ 2º - Os limites da navegação interior serão definidos pela ASTA.

§ 3º - A ASTA poderá estabelecer requisitos adicionais para a navegação, de mar aberto ou interior, quando realizada entre portos nacionais e estrangeiros, com vistas a atender exigências internacionais acatadas pelo Brasil.

§ 4º - As embarcações de apoio marítimo à prospecção e exploração de petróleo no leito submarino são abarcadas pela classificação da letra b) do § 1º deste artigo.

Capítulo I
Do Pessoal

Art. 7º As pessoas a bordo de uma embarcação podem ser denominadas:

I - Comandante;

II - tripulante;

III - profissional não-tripulante; ou

IV - passageiro.

Parágrafo único. Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Seção I
Do Comandante

Art. 8º O Comandante é o tripulante responsável:

I - pelo cumprimento, a bordo, de toda legislação, normas e atos internacionais ratificados pelo Brasil, e pela execução de técnicas relativas à salvaguarda da vida humana nas águas e à segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

II - pela manutenção da disciplina a bordo;

III - pelo cumprimento dos limites autorizados de carga e de lotação para determinada embarcação;

IV - pela comunicação à ASTA, ou a quem esta designar, pelo meio mais rápido de que dispuser, de qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e quaisquer obstáculos ou estorvos à navegação que encontrar;

V - pela lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos; pelo inventário e arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo e sua entrega à autoridade competente e pela realização de casamentos e aprovação de testamentos "in extremis"; e

VI - pela comunicação aos Órgãos Subordinados dos acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator a penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 9º O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia das pessoas, da embarcação e cargas transportadas, poderá adotar as seguintes medidas;

I - sanções trabalhistas previstas na legislação pertinente;

II - desembarque de qualquer pessoa; e

III - detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para manutenção da integridade física das pessoas, da embarcação ou da carga.

Seção II
Dos Tripulantes

Art. 10. As principais atribuições de cada um dos tripulantes, correspondentes aos trabalhos rotineiros que exercem a bordo, são fixadas de acordo com normas estabelecidas pelo órgão governamental competente, após consulta à ASTA.

Parágrafo único. O embarque e desembarque de tripulante são decorrências do contrato de trabalho, não implicando o desembarque, necessariamente, na rescisão desse contrato.

Art. 11. A habilitação dos tripulantes obedece às normas próprias do ensino profissional marítimo.

Parágrafo único. A habilitação dos pescadores no âmbito desta Lei objetiva, apenas, seu desempenho como tripulantes de embarcações.

Art. 12. A ASTA estabelecerá normas para a evolução profissional dos tripulantes.

Seção III
Dos Passageiros e Profissionais Não-Tripulantes

Art. 13. Os passageiros e profissionais não-tripulantes estarão sujeitos à autoridade do Comandante da embarcação, devendo cumprir o que lhes é preconizado em legislação específica.

Parágrafo único. A ASTA estabelecerá requisitos mínimos de habilitação para os profissionais não-tripulantes cujas atividades se relacionem com a segurança da navegação.

Capítulo II
Do Material

Seção I
Da Construção de Embarcações

Art. 14. A construção de embarcações obedecerá a padrões técnicos, visando à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente.

§ 1° A ASTA estabelecerá as normas de construção, que poderão conter diferentes especificações para atendimento às condições regionais onde a embarcação navegará.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Art. 15. A embarcação construida no Pais ou no estrangeiro, para pessoa fisica ou juridica brasileira, estará sujeita ao atendimento de requisitos ou caracteristicas que a tornem possível de ser operada como navio auxiliar da Armada, em caso de Mobilização Nacional.

Parágrafo único. O Ministério dos Transportes e o Ministério da Marinha estabelecerão critérios especificos de alterações dos projetos de construção naval, de interesse nacional, que receberão incentivos e tratamento diferenciado aos financiamentos para a construção de navios, para empresas nacionais que adotarem tais alterações.

Art. 16. A construção de embarcação depende de licença da ASTA.

§ 1° A ASTA estabelecerá normas especificando os documentos necessários à obtenção da licença para a construção e poderá dispensar essas exigências, em todo ou em parte, em função do porte da embarcação, do ambiente onde for navegar e do serviço em que será empregada.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Seção II
Da Arqueação e B. rda Livre de Embarcações

Art. 17. A ASTA estabelecerá normas para medidas de arqueação, a que poderão estar sujeitas as embarcações, e emitirá o certificado correspondente.

§ 1° No caso de reparos que alterem a arqueação original, a embarcação deverá ser novamente arqueada.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 18. A ASTA estabelecerá normas para fixação da borda livre das embarcações, de acordo com suas caracteristicas técnicas e operacionais e as águas onde navegará.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
420

Seção III
Da Classificação e Marcação de Embarcações

Art. 19. A embarcação será classificada conforme a categoria de navegação para a qual está capacitada, o sistema de propulsão e a atividade em que será empregada.

Art. 20. A ASTA estabelecerá normas para marcação do nome, classificação e porto de inscrição da embarcação, visando à sua indentificação.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção IV
Da Inscrição e Registro de Propriedade de Embarcações

Art. 21. A inscrição de uma embarcação é o seu cadastramento nos Órgão Subordinados, quando lhe são atribuidos nome e número de identificação e é expedido o respectivo Titulo de Inscrição e Propriedade.

§ 1° A ASTA estabelecerá normas para inscrição das embarcações.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 4.

Art. 22. O Registro de Propriedade da Embarcação é o seu cadastramento no Tribunal Maritimo, com atribuição do nome, número de registro e a competente expedição da Provisão de Registro da Propriedade Maritima.

Parágrafo único. Os registros de armador, de propriedade de embarcações, de direitos reais e demais ônus sobre as embarcações obedecerão à legislação especifica.

Seção V
Do Reparo de Embarcações

Art. 23. A ASTA estabelecerá normas para o controle de docagens, reparos e alterações de caracteristicas das embarcações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo I.

Art. 24. A alteração de caracteristicas de qualquer embarcação deverá ser previamente autorizada pela ASTA, após avaliação do projeto pertinente.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 25. A ASTA estabelecerá áreas maritimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos.

Seção VI
Das Empresas de Navegação, Estaleiros, Carreiras, Diques, Oficinas de Reparos e Construção Naval

Art. 26. As empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques, as oficinas de reparos e construção naval, não pertencentes à Marinha do Brasil, deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 27. O proprietário de empresa de navegação, estaleiro, carreira, dique, ou oficina de reparos e construção naval deverá fornecer à ASTA, ou aos Órgãos Subordinados, as informações de natureza técnica que lhes forem requisitadas.

§ 1° As informações, que devam ter divulgação restrita, serão prestadas sob sigilo.

§ 2° A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Título II
Da Navegação Mercante

Capítulo I
Do Pessoal Empregado na Navegação Mercante

Seção I
Da Habilitação

Art 28 - Os profissionais empregados na navegação mercante, são denominados aquaviários e terão habilitação certificada pela ASTA, que especificará os cargos e funções que podem ser desempenhados de acordo com cada nivel de habilitação.

§ 1° - A habilitação dos pescadores, no âmbito desta lei objetiva, apenas, seu desempenho como tripulantes das embarcações.

§ 2° - A ASTA observará, quando do estabelecimento dos requisitos de habilitação e no que couber, os atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hídrica.

§ 3° - Somente os aquaviários poderão ser habilitados como práticos, conforme especificado em normas estabelecidas pela ASTA.

Seção II
Da Tripulação de Segurança

Art. 29 A ASTA estabelecerá normas para determinação da tripulação de segurança.

§ 1° A ASTA poderá, a qualquer momento, alterar a tripulação de segurança, caso sejam alteradas as condições operacionais da embarcação.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
421

§ 2° A infração das normas estabelecidads sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 3.

Seção III
Da Vistoria de Embarcações

Art. 30. As vistorias são classificadas em:

I - Inicial;
II - Periódica; e
III - Especial.

§ 1° Vistoria Inicial - é a realizada antes da embarcação ser posta em serviço, para verificação da compatibilidade de sua construção com os planos aprovados, devendo ser feita em seco e flutuando.

§ 2° Vistoria Periódica - é a realizada em prazos determinados, estabelecidos por Convenção Internacionais ou pela ASTA.

§ 3° Vistoria Especial - é a realizada na embarcação ou carga, em qualquer época, para fins específicos.

Art. 31. A ASTA estabelecerá as normas reguladoras e as embarcações, incluídas as afretadas ou arrendadas, que estarão sujeitas a vistorias.

§ 1° As plataformas fixas, que não possam ser rebocadas, consideradas obras sobre águas, também estão sujeitas a vistorias.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 32. Todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, estão sujeitas à vistoria especial sem aviso prévio, por determinação da ASTA ou Órgão Subordinado.

Título III
Da Atividade de Esporte e Recreio
Capítulo I
Do Pessoal Amador

Art. 33. O pessoal que opera ou equipa as embarcações de esporte e recreio, sem remuneração, constitui o grupo de Amadores.

Art. 34. A ASTA estabelecerá normas especificando as categorias do grupo de Amadores e os procedimentos para sua habilitação.

Parágrafo único. O documento de habilitação deve ser emitido com prazo de validade e sua revalidação obedecerá às normas a que se refere este artigo.

Art. 35. A embarcação de esporte e recreio poderá lotar profissionais, contratados para sua operação.

Art. 36. A ASTA poderá determinar a tripulação de segurança para embarcação de esporte e recreio, em função de seu porte e classe de navegação.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
422

Art. 37. A infração das normas citadas nesta Seção sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1,2 e 4.

Capítulo II
Da Vistoria de Embarcações

Art. 38. A ASTA estabelecerá as normas para as vistorias das embarcações de esporte e recreio, as quais deverão considerar o tipo de navegação e as características da atividade esportiva na qual serão empregadas.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Capítulo III
Das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas

Art. 39. As marinas, clubes e entidades desportivas náuticas deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrafo único - A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 40. A ASTA poderá estabelecer normas especificando os deveres e as regras para salvaguarda da vida humana nas águas e para a segurança da navegação, que deverão ser observadas por essas organizações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo I.

Título IV
Da Polícia Naval

Capítulo I
Da Atividade e Competência

Art. 41. A ação da Policia Naval abrangerá as águas sob jurisdição nacional. O pessoal da Marinha Mercante e os armadores, as embarcações nacionais e as embarcações estrangeiras em águas sob jurisdição nacional, empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques e as oficinas de reparo e construção naval, a extração de minerais e as obras sob, sobre e às margens das águas, no que se referir à defesa nacional, segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e à prevenção da poluição hídrica.

§ 1° Considera-se como margem, para efeito desta Lei, as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar, ou de preamar de sizigia.

§ 2° A proteção à integridade física de quaisquer pessoas, contra o tráfego de embarcações, nas áreas adjacentes à praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres, será de responsabilidade dos órgãos estaduais competentes.

Ar. 42. A Policia Naval também fiscalizará o lançamento de detritos ou descargas de poluentes nas águas embarcações, plataformas fixas e sua instalações de apoio.

Capítulo II
Da Entrada e Saída de Embarcações

Seção I
Da Navegação Mercante

Art. 43. A ASTA estabelecerá normas para controle da entrada e saída de embarcações nos portos nacionais.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 44. A embarcação estrangeira, quando da entrada em porto nacional, poderá ser visitada por representante de Órgão Subordinado, para verificação de suas condições operacionais, de sua documentação e da habilitação de quaisquer tripulantes.

§ 1° Caso os documentos e certificados exigidos estejam irregulares e as condições operacionais da embarcação se encontrem em situação precária, constituindo-se em ameaça de danos ao meio ambiente, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, a ASTA poderá determinar a permanência da embarcação no porto, para sanar a deficiência constatada ou determinar a sua saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, desde que preservada a salvaguarda da vida humana nas águas.

§ 2° Caso seja determinada a permanência ou a saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, a ASTA deverá comunicar o fato à autoridade consular do país de bandeira da embarcação.

Art. 45. A ASTA estabelecerá normas de tráfego e permanência para as embarcações empregadas na navegação interior, nos portos nacionais, atracadouros, fundeadouros, rotas, canais e vias navegáveis, que atenderão às peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

§ 1° Caso uma embarcação vá navegar em águas interiores brasileiras e a certificação dos tripulantes não comprovar habilitação para navegação prática no trecho a ser navegado, o prosseguimento da singradura ficará condicionado ao embarque de pessoal habilitado.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 3."

Seção II
Da Atividade de Esporte e Recreio

Art. 46. As entradas e saídas de embarcação de esporte e recreio, realizando navegação de alto-mar, costeira ou interior, deverão ser comunicadas aos Órgãos Subordinados.

§ 1° A ASTA estabelecerá normas especificando as condições, os documentos necessários e o responsável por essa comunicação.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Capítulo III
Da Navegação em Águas Restritas

Art. 47. A ASTA estabelecerá normas para o tráfego e permanência das embarcações ao longo da consta, dos rios, nos lagos e lagoas, no canais, nos portos, nas áreas de tráfego intenso e nas rotas especiais de navegação.

§ 1° - A ASTA estabelecerá as limitações à navegação nas áreas usadas por banhistas ou utilizadas por outras atividades que possam ser postas em risco pelas embarcações, considerando-se, em principio, a distância de duzentos metros das margens, onde tais situações ocorram, como faixa da segurança a partir da qual poderá ser liberada a navegação.

§ 2° - No estabelecimento das limitações indicadas no parágrafo anterior, deverão ser observados e considerados os códigos e posturas municipais ou estaduais existentes e aplicáveis à cada localidade.

§ 3° - A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 4.

Seção II
Do Serviço de Praticagem

Art. 48. As atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, desempenhadas onde ocorram peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação, constituem o serviço de praticagem, como a seguir indicado:

I - direção da navegação de praticagem ao longo de rios, lagos, lagoas, canais, portos e barras;

II - assessoramento ao comandante do navio nas manobras e serviços correlatos, fainas de fundear , amarrar e desamarrar de bóias, suspender, atracar, desatracar e mudar de fundeadouro ou cais, entrada de dique, em portos, dentro das zonas de praticagem.

Parágrafo único. Serão consideradas, ainda, atividades de praticagem, outras relativas à segurança da navegação e que, não estando enquadradas no presente artigo, possam vir a ser determinadas como tal, pela ASTA ou pelos Órgãos Subordinados, na respectiva área de jurisdição.

Art. 49. Compete à ASTA, considerando os interesses navais e da defesa nacional, da segurança da navegação e da salvaguarda da vida humana no mar, criar, extinguir e determinar as zonas em que a utilização dos serviços de praticagem é obrigatória, bem como as embarcações dispensadas desse serviços.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1."

Art. 50. Os práticos, considerados profissionais não-tripulantes, serão, original e necessariamente, aquaviários e com nível de habilitação mínimo estabelecido pela ASTA para cada zona de praticagem.

Parágrafo único. Para o efetivo exercício da praticagem, requerer-se-á do prático que seja devidamente habilitado pela ASTA, para cada zona de praticagem.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
423

Art. 51 A ASTA estabelecerá normas para o acesso, a habilitação e o serviço dos Práticos.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 52. No caso da extinção dos serviços de praticagem de determinada zona, os práticos desta zona poderão ser aproveitados em outra zona de praticagem, à critério da ASTA, ficando, para isso, sujeitos a um estágio de adaptação e atendimento ao nível de habilitação exigido pela ASTA para a nova zona de praticagem.

Art. 53. O serviço de praticagem deverá estar disponivel a todo e qualquer momento, sendo considerado atividade essencial.

Parágrafo único - A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Seção I
Da Sinalização e Obstáculos à Navegação

Art. 54. É proibida a instalação ou retirada dos sinais náuticos de auxílio à navegação ou de demarcações especiais, bem como a alteração de suas características e posicionamento.

§ 1° É vedada a utilização dos sinais náuticos para qualquer fim que não seja o especifico.

§ 2° A infração deste artigo ou de seu § 1° sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 6.

Art. 55. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitarão o infrator a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, além da penalidade do Grupo 1.

Art. 56. A execução de obra pública ou particular e a instalação de qualquer obstáculo à navegação, sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, depende de autorização da ASTA, que estabelecerá normas a respeito.

§ 1° A ASTA avaliará o projeto em função da localização, porte, formas e aspectos fisicos da obra pretendida e suas implicações para a navegação.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1, 5 e 6

Art. 57. A pesquisa e lavra de minerais nas águas navegáveis, sob jurisdição nacional, dependerão de previa autorização da ASTA, que estabelecerá as normas de procedimentos para evitar riscos à navegação.

§ 1° A pesquisa ou lavra de minerais não poderá inviabilizar a navegação praticada por embarcações mercantes, de Estado ou de guerra.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Título V
Das Penalidades

Capítulo I
Do Processo

Art. 58. Constitui infração o não-cumprimento das normas estabelecidas nesta Lei ou das decorrentes emitidas pela ASTA ou Órgãos Subordinados.

Art. 59. Constatada a infração, será lavrado, pelo Órgão Subordinado, o Auto de Infração, devendo a pena pertinente ser por ele aplicada.

Parágrafo único. A infração cometida e a pena estabelecida deverão ser comunicadas ao infrator.

Art. 60. Da pena imposta caberá, em primeira instância, recurso ao Órgão Subordinado que a impôs e, em seqüência, aos demais níveis da cadeia hierárquica.

§ 1° O prazo para o recurso é de trinta dias a contar do conhecimento da pena ou do indeferimento do recurso.

§ 2° A autoridade recorrida terá o prazo de trinta dias, a contar do recebimento do pedido, para julgamento do recurso interposto.

§ 3° Os prazos estabelecidos neste artigo poderão ser prorrogados por igual período, a critério da ASTA.

§ 4° A ASTA é a instância final, na esfera administrativa, para julgamento de recursos.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
424

Art. 61. Estabelecida a multa, o infrator terá um prazo de quinze dias, a contar da data em que tomar conhecimento, para pagamento do valor estipulado.

Parágrafo único. O recurso em segunda instância exige o depósito prévio da multa imposta.

Art. 62. Respondem solidária ou isoladamente pelas infrações a esta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador, o afretador, o agente de navegação ou quem legalmente os represente:

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais; e

IV - seu autor material.

Art. 63. A embarcação apreendida será recolhida à área determinada ou depósito dos Órgãos Subordinados.

§ 1° O Órgão Subordinado poderá designar responsável para guarda de embarcação apreendida, que poderá ser seu proprietário, armador, agente de navegação ou outros com interesse na embarcação.

§ 2° O proprietário da embarcação terá um prazo de trinta dias, a contar da data da apreensão, para regularização de sua situação, findo o qual ela poderá ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 64. As despesas, relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida serão custeadas pelo seu proprietário, armador ou outro responsável, que responderão, nesta ordem, perante a ASTA ou Órgão Subordinado.

Capítulo II
Das Penas

Art. 65. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - Grupo 1 - multa;

II - Grupo 2 - suspensão ou cancelamento do documento de habilitação;

III - Grupo 3 - retirada de tráfego ou impedimento de saída;

IV - Grupo 4 - apreensão da embarcação;

V - Grupo 5 - embargo ou paralisação de atividade ; e

VI - Grupo 6 - demolição de obra.

Parágrafo único. Os valores para multa deverão ser estabelecidos pela ASTA no mês de janeiro e revistos em julho, anualmente.

Art. 66. São fatores agravantes: reincidência na mesma falta no período de um ano; emprego de embarcação na prática de ato ilícito, embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica; envolvimento de embarcação destinada a transporte de passageiros.

§ 1° Existindo agravante, a multa poderá ser aumentada em até cem por cento de seu valor.

§ 2° A reincidência, no período de um ano, na condução de embarcação em estado de embriaguez ou sob efeito de outra substância entorpecente ou tóxica, sujeita o profissional a julgamento no foro estabelecido por lei e a amador ao cancelamento do documento de habilitação, a critério do Órgão Subordinado.

Art. 67. A pena de cancelamento do documento de habilitação para profissionais somente poderá ser aplicada após decisão do Tribunal Marítimo que a determine.

Art. 68. A pena de demolição de obra ou paralisação de atividade minerária somente será aplicada pela ASTA.

Parágrafo único. A demolição de obra será realizada pelo seu responsável, o qual sujeitar-se-á, ainda, à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação; caso não o faça, a ASTA o fará por seus próprios meios ou contratação de terceiros, às custas do infrator e proporá ao Ministério Público a ação judicial correspondente para o ressarcimento dos custos de despesas.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
425

Art. 69. A pena de multa não se executará quando incidir sobre os recursos indispensáveis à manutenção do infrator e sua familia.

Título VI
Das disposições Finais

Art. 70. Os profissionais dos atuais grupos e categorias serão enquadrados nos níveis de habilitação que a ASTA vier a estabelecer.

Parágrafo único. Os Estivadores e Mergulhadores não constituirão grupos para os efeitos desta lei.

Art. 71. A ASTA designará Comissão Técnica para atendimento das seguintes finalidades:

I - proposição e atualização de normas;

II - acompanhamento ou realização de testes em equipamentos, e inspeções técnicas;

III - realização de pericias para constatação de causas de avarias; e

IV - outras julgadas pertinentes.

Parágrafo único. A ASTA poderá designar especialista não-pertencente ao seu quadro de pessoal, ou entidade especializada, para compor a Comissão Técnica, a fim de tratar de assunto especifico, por tempo determinado.

Art. 72. A ASTA estabelecerá os valores a serem pagos pelos diversos serviços e despesas decorrentes, que ela ou seus órgãos subordinados prestarem, tais como: vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, pericias, emissão de certificados e outros.

Parágrafo único. A indenização prevista neste artigo deverá ser paga no ato da solicitação do serviço.

Art. 73. Qualquer outro recurso, que não seja decorrente de aplicação de pena obedecerá, para sua tramitação, ao previsto no artigo 60.

Art. 74. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei especifica, ai incluidc os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela ASTA ou Órgãos Subordinados, para posterior julgamento no Tribunal Maritimo.

§ 1° Toda pessoa jurídica ou fisica penalmente capaz, envolvida, por qualquer forma ou motivo, em acidente ou fato da navegação, está jurisdicionada ao Tribunal Marítimo.

§ 2° É vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Maritimo, sempre que uma infração dor constatada após instauração de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção daquelas decorrentes da poluição das águas.

Art. 75. A ASTA estabelecerá as normas para o cerimonial a ser obedecido a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 76. A ASTA estabelecerá normas para o uso de uniformes a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 77. Os valores arrecadados com a aplicação de multas serão empregados nas atividades de fiscalização exercidas pela Polícia Naval.

Art. 78. A ASTA terá um prazo de 180 dias após a publicação desta Lei para emissão das normas decorrentes.

Art. 79. O art. 3° da Lei n° 7.652, de 3 de fevereiro de 1988, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3° As embarcações brasileiras, exceto as de Guerra e as demais de Estado, estão obrigadas ao Registro de Propriedade no Tribunal Marítimo, quando tiverem arqueação bruta (AB) igual ou superior a vinte, se empregadas em mar aberto, ou arqueação bruta (AB) igual ou superior a cinqüenta, se empregadas na navegação interior".

Art. 80. Esta Lei entrará em vigor 180 dias após a data de sua publicação.

Art. 81. Revogam-se o Decreto-Lei n° 2.161, de 30 de abril de 1940; os parágrafos 1° e 2° do artigo 3°, artigos 5° e do 12ao 23 do Decreto-Lei n° 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-Lei n° 3.346, de 12 de junho de 1941; a Lei n° 5838, de 5 de dezembro de 1972; o Decreto-Lei n° 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-Lei n° 4.557, de 10 de agosto de 1942; o Decreto-Lei n° 87.648, de 24 de setembro de 1982; o Decreto n° 97.026, de 1° de novembro de 1988; o Decreto n° 511, de 27 de abril de 1992 e o decreto n° 87.891, de 3 de dezembro de 1982 e demais disposições em contrário."

Sala das Sessões, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS
Relator

EMENDA Nº
01/95

CLASSIFICAÇÃO
( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

PROJETO DE LEI Nº
4259-A / 93

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

AUTOR | PARTIDO | UF | PÁGINA
DEPUTADO LUCIANO PIZZATTO | PFL | PR | 01/01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

ACRESCENTA-SE AO TÍTULO IV CAPÍTULO III SEÇÃO II O SEGUINTE ARTIGO:

"Art. As atividades dos Serviços de Praticagem serão executadas por Práticos devidamente habilitados para a respectiva Zona de Praticagem, mediante acordo de prestação de Serviços de Praticagem realizado entre as Associações de Práticos ou Comissões e as empresas de navegação ou seus representantes , no qual serão discriminadas as diversas lainas de praticagem que poderão ser executadas e as condições para remuneração dos serviços a serem prestados.

Parágrafo Único. Para o estabelecimento dessas lainas,deverão ser rigorosamente observadas as instruções da NSTA quanto a limites de Zona de Praticagem e pontos de recebimento de Práticos".

JUSTIFICATIVA

Este artigo não pretende estabelecer vínculos exclusivos, mas determina que eles devem ser feitos, e como trata-se de serviço essencial, qualquer impasse de negociação não pode gerar descontinuidade de serviço.

Como a existência de associação não é obrigatória, no caso de distorções na relação prevista na NSTA poderá intervir , e até gerar comissionamento para solução desta situação.

Parece que o salário do prático tem sido um grande motivador de justificativas contra esta atividade, até ciúmes de outras categorias, mas não pode servir como justificativa na necessidade de se prever relações mínimas de determinados serviços.

Este assunto foi também amplamente debatido na COCMAN, inclusive com claras posições antagonicas e até de ressentimentos que foram superados através da negociação do texto aprovado na COCMAN.

PARLAMENTAR

28 / 09 / 95
DATA

ASSINATURA

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
426

EMENDA Nº
02/95

PROJETO DE LEI Nº
4259-A / 93

CLASSIFICAÇÃO
[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

AUTOR
DEPUTADO LUCIANO PIZZATTO | PARTIDO PFL | UF PR | PÁGINA 01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

ACRESCENTE-SE AO TÍTULO IV, CAPÍTULO III, SEÇÃO II O SEGUINTE ARTIGO RENUMERANDO-SE O SEGUINTE:

"Art. Os práticos, de preferência, exercerão a profissão reunidos em associação ou comissão, a fim de que seja assegurada a praticagem ininterruptamente a todos os navios independente de tipo e porte bruto, que naveguem na Zona para a qual estão habilitados.

Parágrafo Único - Nas Zonas em que por qualquer razão, não forem criadas associações, o Orgão Subordinado, por meio de Portaria, reunirá os Práticos em comissão, a fim de cumprir as disposições da presente Lei e normas complementares."

JUSTIFICATIVA

No caso do Artigo que permite a associação dos Práticos, ele não fere nenhum mecanismo constitucional pois não é impositivo, ele apenas permite a possibilidade, e vai além, ao prever que não sendo possível ou até não sendo o desejo dos profissionais em se associarem caberá a ASTA, através de seu orgão específico, por portaria, comissionar os Práticos.

Destacamos novamente o texto: Os práticos, de preferência, exercerão a profissão .....

O termo de preferência foi fruto de uma longa discussão na COCMAM e onde foram esclarecidas todas as dúvidas constitucionais e operacionais, e mantém a possibilidade da existência da Associação, extremamente útil em termos administrativos e operacionais, mas não impõem e permite alternativas.

PARLAMENTAR

28/09/95
DATA

ASSINATURA

EMENDA Nº
03/95

CLASSIFICAÇÃO
[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

PROJETO DE LEI Nº
4259-A / 93

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

AUTOR
DEPUTADO LUCIANO PIZZATTO | PARTIDO PFL | UF PR | PÁGINA 01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

DE-SE AO Art. 50 a seguinte redação:

"Art. 50. Os Práticos e Praticantes de Prático, denominados profissionais não-tripulantes constituirão categorias do 1º grupo do pessoal da navegação mercante e serão oriundos daquele grupo."

JUSTIFICATIVA

- Esta emeda reestabelece o acordo aprovado na CDCNAM, fruto de amplo debate, e não gera privilégios ou discriminação, já que existindo a classificação de grupo pela ASTA é fundamental a caracteriza a categoria de práticos no seu grupo específico.

PARLAMENTAR

28 / 09 / 95
DATA

ASSINATURA

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
427

EMENDA Nº
04/95

CLASSIFICAÇÃO
[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

PROJETO DE LEI Nº
4259-A / 93

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

AUTOR
DEPUTADO LUCIANO PIZZATTO | PARTIDO PFL | UF PR | PÁGINA 01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

DE-SE ao Art. 51 a seguinte redação:

"Art. 51 A ASTA estabelecerá normas complementares para o acesso, a habilitação, a manutenção da qualificação e o serviço dos Práticos, fixará o número de

Práticos para cada Zona, bem como delimitará as Zonas onde a praticagem seja obrigatória e especificará as embarcações dispensadas do Serviço de Praticagem .

1º O preenchimento das vagas de Prático que ocorrerem por quaisquer motivos nas Zonas de Praticagem, será feito mediante realização de exame para Praticante de Prático, por determinação da AGTA.

2º O número de Práticos para cada Zona será fixado de forma a atender as necessidades do tráfego aquaviário, sem sobrecarga permanente de trabalho, garantindo por outro lado que a frequência de prestação do serviço assegure a manutenção da qualificação técnica do Prático, sem risco de degradação do seu grau de adestramento.

3º A infração das normas estabelecidas sujeitara o infrator a penalidade do grupo 1".

JUSTIFICATIVA

No caso das normas para acesso, é fundamental sua previsão em lei para não gerar uma lacuna de poder, e ao mesmo tempo deixar claro que cabe a AGTA definir o preenchimento de vagas, seu número, etc. Não gera nenhum privilégio e nem retira qualquer poder da União. Define os critérios e quem os aplica e normatiza. Esta emenda foi elaborada após um longo debate na CDCMAM, com a presença e o entendimento entre representantes dos Práticos e da Marinha.

PARLAMENTAR

28 / 09 / 95
DATA

ASSINATURA

EMENDA Nº
05/95

CLASSIFICAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº
4259-A / 93

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

AUTOR

DEPUTADO LUCIANO PIZZATTO | PARTIDO PFL | UF PR | PÁGINA 01 / 02

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

DÊ-SE AO ART. 48 A SEGUINTE REDAÇÃO:

"Art. 48 Serviço de Praticagem é o conjunto de atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, realizada por profissionais não-tripulantes, devidamente habilitados como Práticos, com o propósito de garantir a segurança da navegação, onde ocorram peculiaridades que dificultem a livre e segura movimentação das embarcações."

Parágrafo Único O serviço de Praticagem consiste das seguintes atividades:

I- direção da Navegação de Praticagem ao longo dos rios,lagos, canais, laboas, portos e barras;

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
428

II-assessorameto ao comandante do navio nas manobras e serviços correlatos, faina de fundear, amarrar e desamarrar das bóias, suspender, atracar, desatracar e mudar o fundeadouro ou cais, entrada e saída de dique, em portos, dentro das Zonas de Praticagem .

Serão consideradas ainda, atividades dos Serviços de Praticagem, outras relativas à segurança da navegação e que não estando enquadradas no presente artigo possam vir a ser determinadas como tal, pelo Orgão Subordinado, dentro da área de sua jurisdição".

JUSTIFICATIVA

A presente emenda resgata o aprovado pela CONAN, fruto de longo debate e de audiência em Reunião Técnica Pública, com a presença de representantes da Marinha e dos Práticos, sem nenhum prejuízo ao substitutivo do Relator da CDN.

É importante salientar que o caso "in extremis" de necessidade de execução de serviços diretos pela ASFA (exemplo greve), o mesmo é auto aplicável pelo qual já é previsto no próprio substitutivo, não gerando nenhum conflito ou prejuízojá que se trata de uma condição anormal e irregular prevista. Sua manutenção é prevista no Art. 52 do relator da CDN, e como serviço essencial aplicar-se a legislação complementar, onde se necessário a intervenção direta da ASFA para garantia dos serviços, poderá ser feita dentro destes conceitos.

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259-A/93

Nos termos do art. 119, **caput**, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 26/10/93, por cinco sessões, tendo, ao seu término, este Órgão Técnico, recebido 5(cinco) emendas ao substitutivo oferecido pelo Relator.

Sala da Comissão, em 4 de outubro 1995

Tércio Mendonça Vilar
Secretário

2º PARECER DO RELATOR

I. RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 4.259, de 1993, foi inicialmente distribuído ao Deputado José Thomáz Nonô, o qual realizou aprofundado estudo da proposição, apresentando ao final um Parecer que analisou a matéria em toda sua extensão e profundidade, revelando a dedicação e a seriedade com que o ilustre colega se debruçou sobre o assunto.

Concordando integralmente com os termos do Relatório, com o Voto e com o Substitutivo do nobre Deputado o transcrevemos na integra, submetendo-o ao Plenário desta Comissão.

No curso da discussão da matéria neste órgão técnico, o ilustre Deputado Luciano Pizzatto apresentou argumentos relevantes em defesa do acatamento das emendas de números 1 e 4 ao Substitutivo e do aproveitamento dos dispositivos integrantes da emenda nº 8, apresentada na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias.

As emendas defendidas pelo nobre Parlamentar possuem os texto que abaixo reproduzimos:

Emenda nº 01 ao Substitutivo

" Acrescente-se ao Título IV seção sobre Praticagem, onde couber, o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

Art. As atividades dos Serviços de Praticagem serão executados por Práticos, devidamente habilitados para a respectiva Zona de Praticagem, mediante acordo de prestação de Serviços de Praticagem realizado entre as Associações de Práticos ou Comissões e as empresas de navegação ou seus representantes, no qual serão discriminadas as diversas fainas de praticagem que poderão ser executadas e as condições para remuneração dos serviços a serem prestados.

§ 1º Para o estabelecimento dessas fainas, deverão ser rigorosamente observadas as instruções da ASTA quanto ao limite da Zona de Praticagem e pontos de recebimento de Práticos.

§ 2º Quando não for possivel o acordo previsto no *caput* deste artigo, a ASTA arbitrará as remunerações visando a não interrupção dos serviços, até a solução definitiva entre as partes ou através dos meios judiciais cabíveis.".

Emenda nº 04 ao Substitutivo

" Dê-se ao artigo 51 a seguinte redação:

Art. 51 - A ASTA estabelecerá normas para o acesso, a habilitação, a manutenção da qualificação e o serviço dos práticos para cada Zona, bem como delimitará as Zona onde a praticagem seja obrigatória e especificará as embarcações dispensadas do Serviço de Praticagem.

§ 1º O preenchimento das vagas de Prático, que ocorrerem por quaisquer motivos nas Zonas de Praticagem, será feito mediante realização de exame para Praticante de Prático, por determinação da ASTA.

§ 2º O número de Práticos para cada Zona será fixado pela ASTA de forma a atender as necessidades do tráfego aquaviário, sem sobrecarga permanente de trabalho, garantindo, por outro lado, que a freqüência de prestação do serviço assegure a manutenção da qualificação técnica do Prático, sem risco de degradação do seu grau de adestramento.

§ 3º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator a penalidade do Grupo 1. ".

Texto da Emenda nº 08 apresentada na CDCMAM

" Acrescente-se os seguintes parágrafos ao artigo 53:

Art. 53.....

§ 1º Os Práticos não poderão recusar-se a prestação do serviço de praticagem, ainda que existam divergências sobre remuneração decorrente.

§ 2º Os Práticos, de preferência, exercerão, a profissão reunidos em associação ou comissão, a fim de que seja assegurada a praticagem ininterruptamente a todos os navios, independente de tipo e porte bruto, que naveguem na Zona para a qual estão habilitados.

§ 3º Nas Zonas em que, por qualquer razão, não forem criadas associações, a ASTA baixará as normas complementares para o funcionamento do serviço de praticagem.

4º A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do grupo II.".

É o relatório.

II. VOTO DO RELATOR

Aceitando os argumentos apresentados pelo ilustre Deputado Luciano Pizzatto e considerando pertinentes as observações expendidas na defesa das emendas, procedemos ao reexame da matéria e decidimos reformular o nosso Parecer para acolher as emendas de números 1 e 4 ao Substitutivo apresentadas nesta Comissão e para incluir no novo Substitutivo os dispositivos que integravam a emenda de nº 8 apresentada na CDCMAM.

Assim, somos favoráveis à **aprovação** deste Projeto de Lei nº 4.259, de 1993, **nos termos do Substitutivo em anexo** que, em relação ao Substitutivo anterior, apresenta como modificação, tão-somente, a incorporação das alterações indicadas nas emendas de números 1 e 4 ao Substitutivo, apresentadas nesta Comissão de Defesa Nacional e dos dispositivos constantes na emenda de nº 8 apresentada na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias.

Sala da Comissão, em de de 1996.

Deputado Maurício Campos
Relator

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

2º SUBSTITUTIVO OFERECIDO PELO RELATOR

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993.

(MENSAGEM Nº 743/93)

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Título I
Disposições Preliminares

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, abrangendo:

I - os profissionais e amadores, integrantes de tripulação de embarcações e os profissionais não-tripulantes que exercem atividade a bordo com o navio em movimento;

II - a embarcação, em suas fases de projeto, construção, operação, docagem, reparo e baixa; e

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
429

III - o meio aquático, no que diz respeito à sinalização e divulgação das limitações e condições de tráfego das vias navegáveis.

§ 1° As embarcações brasileiras, seus tripulantes, profissionais e amadores, bem como os profissionais não-tripulantes a bordo, ainda que fora das águas sob jurisdição brasileira, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitadas, quando em águas estrangeiras, a soberania do Estado ribeirinho.

§ 2° As embarcações de Estado, as embarcações estrangeiras e quaisquer aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas ao previsto nesta Lei, no que couber.

Art. 2° Esta Lei e normas decorrentes atenderão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais, ratificados pelo Brasil, relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição causada por embarcações.

Art. 3° Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - Tráfego Aquaviário - movimentação de embarcações realizada por via aquática;

II - Navegação - atividade de conduzir, com segurança, uma embarcação de um ponto a outro, por via aquática;

III - Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA - autoridade exercida pelo Ministério da Marinha, que designará responsáveis pelo controle da implementação desta Lei e pelo estabelecimento das normas decorrentes;

IV - Órgão Subordinado - órgão com autonomia limitada que, sob supervisão da ASTA, participa do controle de execução desta Lei;

V - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar e serem transportadas, de conformidade com as normas estabelecidas pela ASTA;

VI - Tripulante - profissional ou amador habilitado, que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação, devidamente inscrito em Órgão Subordinado;

VII - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

VIII - Comandante - denominação genérica do tripulante que é o responsável pela operação e a manutenção, em condições de segurança, de embarcação, carga, seus tripulantes e demais pessoas a bordo; o Comandante, em algumas embarcações, pode ser denominado Mestre, Arrais ou Patrão;

IX - Imediato - tripulante que, por sua experiência e habilitação, tem condições de substituir o Comandante, em circunstâncias de impedimentos funcionais; normalmente, o Imediato é adrede comissionado com esse título pelo proprietário da embarcação, ou seus prepostos legais;

X - Profissional Não-tripulante - todo aquele que, inscrito ou não nos Órgãos Subordinados, presta, a bordo, serviços de natureza transitória;

XI - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação, mediante remuneração ou como convidado;

XII - Amador - tripulante habilitado a operar apenas embarcações de esporte e recreio;

XIII - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua utilização, pondo-a, ou não, a navegar por sua conta;

XIV - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação está sujeito a registro no Tribunal Marítimo e inscrição em Órgão Subordinado, ou em apenas uma dessas organizações oficiais;

XV - Agente de Navegação - pessoa física ou jurídica, representante dos interesses do proprietário, armador ou outro responsável pela embarcação;

XVI - Embarcação - qualquer construção suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, quaisquer que sejam suas características, capaz de transportar pessoas ou cargas e sujeita a inscrição nos Órgãos Subordinados, de acordo com as normas estabelecidas pela ASTA; as plataformas flutuantes e as fixas, quando rebocadas, são também consideradas embarcações;

XVII - Vistoria - atividade técnico-administrativa pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais pertinentes, referentes às condições de segurança, eficiência e conforto das embarcações, plataformas fixas e móveis;

XVIII - Docagem - ato de colocar a embarcação em seco para execução de reparo, alteração de características, pintura, vistoria ou perícia;

XIX - Reparo - ato de reconduzir a embarcação ou equipamento às condições de segurança operativa, anteriores à avaria ou ao desgaste natural; é considerado reparo, também, a alteração de características de embarcação, mediante a execução de um conjunto de ações corretivas ou preventivas;

XX - Polícia Naval - atividade de cunho administrativo exercida pelos Órgãos Subordinados, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, normas decorrentes, atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à segur. nça da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hídrica; e

XXI - Portos - instalações construídas e aparelhadas para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias.

Art. 4° Com o propósito de promover a segurança do tráfego aquaviário e contribuir para a salvaguarda da vida humana nas águas e para a prevenção da poluição hídrica, compete à ASTA estabelecer normas para:

I - inscrição e controle dos profissionais da Marinha Mercante e dos amadores;

II - determinação da tripulação de segurança das embarcações;

III - habilitação dos profissionais da Marinha Mercante e dos amadores;

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
430

IV - estabelecimento de requisitos de projetos, construção, equipamentos e operação das embarcações, que digam respeito à salvaguarda da vida humana, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente;

V - licenciamento da construção e alteração de características das embarcações;

VI - realização de vistorias;

VII - inscrição de embarcações e fiscalização do registro da propriedade;

VIII - determinação dos equipamentos e acessórios para embarcações que devam receber homologação para uso a bordo;

IX - estabelecimento da dotação de equipamentos e acessórios de salvatagem para embarcações;

X - realização do registro, vistoria e certificação de helipontos das plataformas marítimas e das embarcações que operem em águas sob jurisdição nacional, de acordo com as normas em vigor, visando a correspondente homologação por parte do órgão competente do Ministério da Aeronáutica;

XI - autorização para execução de projetos de obras e a realização de pesquisa e lavra de minerais em águas sob jurisdição nacional, no que concerne à segurança da navegação e a defesa nacional, sem prejuízo das autorizações a serem obtidas nos demais órgãos competentes; e

XII - atividades de Polícia Naval.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representará a ASTA no que for pertinente.

Art. 5° Para os efeitos desta Lei, as embarcações são grupadas como se segue:

I - mercante - quando empregada com finalidade comercial; sendo que a embarcação de pesca é um caso especial de embarcação mercante;

II - de Estado - quando, pertencente a órgão público, empregada na execução de atividade de competência do órgão a que se vincula, sem finalidade comercial.

III - de guerra - quando, pertencente às Forças Armadas de um Estado, ostenta sinais exteriores próprios de navios de guerra de sua nacionalidade; esteja sob o comando de um oficial legalmente designado pelo Governo do Estado, devendo o nome do Comandante constar do Boletim dos Oficiais da Força Singular a que pertence ou em documento equivalente; e seja guarnecido por uma tripulação regida pela disciplina militar;

V - especiais - quando empregadas em atividades que não as enquadradas nos incisos anteriores.

Art. 6° - Para os efeitos desta Lei, a navegação é dividida em:

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
431

I - de Alto-mar - quando realizada em águas marítimas, fora dos limites de visibilidade da costa;

II - Costeira - quando realizada em águas marítimas, ao longo do litoral, dentro dos limites de visibilidade da costa;

III - Interior - quando realizada nas baías e demais águas marítimas consideradas abrigadas pela ASTA, nos rios, lagos, lagoas e canais.

§ 1° - As embarcações mercantes, excetuadas as de pesca, são classificadas em função do percurso de suas derrotas, como a seguir indicado:

a) Longo-curso - quando navegam predominantemente em alto mar, entre portos nacionais e estrangeiros;

b) Cabotagem - quando navegam predominantemente ao longo da costa atlântica da América do Sul, entre portos nacionais ou entre portos nacionais e estrangeiros;

c) Interior de percurso nacional - quando navegam exclusivamente em trechos sob jurisdição nacional de baías, rios, lagos, lagoas e canais;

d) Interior de percurso internacional - quando navegam em águas interiores que façam fronteira com outro país ou entre portos nacionais e estrangeiros localizados em vias navegáveis interiores.

§ 2° - Os limites da navegação interior serão definidos pela ASTA.

§ 3° - A ASTA poderá estabelecer requisitos adicionais para a navegação, de mar aberto ou interior, quando realizada entre portos nacionais e estrangeiros, com vistas a atender exigências internacionais acatadas pelo Brasil.

§ 4° - As embarcações de apoio marítimo à prospecção e exploração de petróleo no leito submarino são abarcadas pela classificação da letra b) do § 1° deste artigo.

Capítulo I

Do Pessoal

Art. 7° As pessoas a bordo de uma embarcação podem ser denominadas:

I - Comandante;

II - tripulante;

III - profissional não-tripulante; ou

IV - passageiro.

Parágrafo único. Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Seção I
Do Comandante

Art. 8º O Comandante é o tripulante responsável:

I - pelo cumprimento, a bordo, de toda legislação, normas e atos internacionais ratificados pelo Brasil, e pela execução de técnicas relativas à salvaguarda da vida humana nas águas e à segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

II - pela manutenção da disciplina a bordo;

III - pelo cumprimento dos limites autorizados de carga e de lotação para determinada embarcação;

IV - pela comunicação à ASTA, ou a quem esta designar, pelo meio mais rápido de que dispuser, de qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e quaisquer obstáculos ou estorvos à navegação que encontrar;

V - pela lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos; pelo inventário e arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo e sua entrega à autoridade competente e pela realização de casamentos e aprovação de testamentos "in extremis"; e

VI - pela comunicação aos Órgãos Subordinados dos acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator a penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 9º O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia das pessoas, da embarcação e cargas transportadas, poderá adotar as seguintes medidas;

I - sanções trabalhistas previstas na legislação pertinente;

II - desembarque de qualquer pessoa; e

III - detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para manutenção da integridade física das pessoas, da embarcação ou da carga.

Seção II
Dos Tripulantes

Art. 10. As principais atribuições de cada um dos tripulantes, correspondentes aos trabalhos rotineiros que exercem a bordo, são fixadas de acordo com normas estabelecidas pelo órgão governamental competente, após consulta à ASTA.

Parágrafo único. O embarque e desembarque de tripulante são decorrências do contrato de trabalho, não implicando o desembarque, necessariamente, na rescisão desse contrato.

Art. 11. A habilitação dos tripulantes obedece às normas próprias do ensino profissional marítimo.

Parágrafo único. A habilitação dos pescadores no âmbito desta Lei objetiva, apenas, seu desempenho como tripulantes de embarcações.

Art. 12. A ASTA estabelecerá normas para a evolução profissional dos tripulantes.

Seção III
Dos Passageiros e Profissionais Não-Tripulantes

Art. 13. Os passageiros e profissionais não-tripulantes estarão sujeitos à autoridade do Comandante da embarcação, devendo cumprir o que lhes é preconizado em legislação específica.

Parágrafo único. A ASTA estabelecerá requisitos mínimos de habilitação para os profissionais não-tripulantes cujas atividades se relacionem com a segurança da navegação.

Capítulo II
Do Material

Seção I
Da Construção de Embarcações

Art. 14. A construção de embarcações obedecerá a padrões técnicos, visando à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente.

§ 1° A ASTA estabelecerá as normas de construção, que poderão conter diferentes especificações para atendimento às condições regionais onde a embarcação navegará.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Art. 15. A embarcação construída no País ou no estrangeiro, para pessoa física ou jurídica brasileira, estará sujeita ao atendimento de requisitos ou características que a tornem possível de ser operada como navio auxiliar da Armada, em caso de Mobilização Nacional.

Parágrafo único. O Ministério dos Transportes e o Ministério da Marinha estabelecerão critérios específicos de alterações dos projetos de construção naval, de interesse nacional, que receberão incentivos e tratamento diferenciado aos financiamentos para a construção de navios, para empresas nacionais que adotarem tais alterações.

Art. 16. A construção de embarcação depende de licença da ASTA.

§ 1° A ASTA estabelecerá normas especificando os documentos necessários à obtenção da licença para a construção e poderá dispensar essas exigências, em todo ou em parte, em função do porte da embarcação, do ambiente onde for navegar e do serviço em que será empregada.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Caixa: 205
Lote: 72
PL N° 4259/1993
432

Seção II
Da Arqueação e Borda Livre de Embarcações

Art. 17. A ASTA estabelecerá normas para medidas de arqueação, a que poderão estar sujeitas as embarcações, e emitirá o certificado correspondente.

§ 1° No caso de reparos que alterem a arqueação original, a embarcação deverá ser novamente arqueada.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 18. A ASTA estabelecerá normas para fixação da borda livre das embarcações, de acordo com suas características técnicas e operacionais e as águas onde navegará.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitara o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção III
Da Classificação e Marcação de Embarcações

Art. 19. A embarcação será classificada conforme a categoria de navegação para a qual está capacitada, o sistema de propulsão e a atividade em que será empregada.

Art. 20. A ASTA estabelecerá normas para marcação do nome, classificação e porto de inscrição da embarcação, visando à sua identificação.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção IV
Da Inscrição e Registro de Propriedade de Embarcações

Art. 21. A inscrição de uma embarcação é o seu cadastramento nos Órgãos Subordinados, quando lhe são atribuídos nome e número de identificação e é expedido o respectivo Título de Inscrição e Propriedade.

§ 1° A ASTA estabelecerá normas para inscrição das embarcações.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 4.

Art. 22. O Registro de Propriedade da Embarcação é o seu cadastramento no Tribunal Marítimo, com atribuição do nome, número de registro e a competente expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima.

Parágrafo único. Os registros de armador, de propriedade de embarcações, de direitos reais e demais ônus sobre as embarcações obedecerão à legislação específica.

Seção V
Do Reparo de Embarcações

Art. 23. A ASTA estabelecerá normas para o controle de docagens, reparos e alterações de características das embarcações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo I.

Art. 24. A alteração de características de qualquer embarcação deverá ser previamente autorizada pela ASTA, após avaliação do projeto pertinente.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 25. A ASTA estabelecerá áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos.

Seção VI
Das Empresas de Navegação, Estaleiros, Carreiras, Diques, Oficinas de Reparos e Construção Naval

Art. 26. As empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques, as oficinas de reparos e construção naval, não pertencentes à Marinha do Brasil, deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 27. O proprietário de empresa de navegação, estaleiro, carreira, dique, ou oficina de reparos e construção naval deverá fornecer à ASTA, ou aos Órgãos Subordinados, as informações de natureza técnica que lhes forem requisitadas.

§ 1° As informações, que devam ter divulgação restrita, serão prestadas sob sigilo.

§ 2° A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Lote: 72
PL Nº 4259/1993
Caixa: 205
433

Título II
Da Navegação Mercante

Capítulo I
Do Pessoal Empregado na Navegação Mercante

Seção I
Da Habilitação

Art. 28 - Os profissionais empregados na navegação mercante, são denominados aquaviários e terão habilitação certificada pela ASTA, que especificará os cargos e funções que podem ser desempenhados de acordo com cada nível de habilitação.

§ 1° - A habilitação dos pescadores, no âmbito desta lei objetiva, apenas, seu desempenho como tripulantes das embarcações.

§ 2° - A ASTA observará, quando do estabelecimento dos requisitos de habilitação e no que couber, os atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hídrica.

§ 3° - Somente os aquaviários poderão ser habilitados como práticos, conforme especificado em normas estabelecidas pela ASTA.

Seção II
Da Tripulação de Segurança

Art. 29 A ASTA estabelecerá normas para determinação da tripulação de segurança.

§ 1° A ASTA poderá, a qualquer momento, alterar a tripulação de segurança, caso sejam alteradas as condições operacionais da embarcação.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 3.

Seção III
Da Vistoria de Embarcações

Art. 30. As vistorias são classificadas em:

I - Inicial;
II - Periódica; e
III - Especial.

§ 1° Vistoria Inicial - é a realizada antes da embarcação ser posta em serviço, para verificação da compatibilidade de sua construção com os planos aprovados, devendo ser feita em seco e flutuando.

§ 2° Vistoria Periódica - é a realizada em prazos determinados, estabelecidos por Convenções Internacionais ou pela ASTA.

§ 3° Vistoria Especial - é a realizada na embarcação ou carga, em qualquer época, para fins específicos.

Art. 31. A ASTA estabelecerá as normas reguladoras e as embarcações, incluídas as afretadas ou arrendadas, que estarão sujeitas a vistorias.

§ 1° As plataformas fixas, que não possam ser rebocadas, consideradas obras sobre águas, também estão sujeitas a vistorias.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 32. Todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, estão sujeitas à vistoria especial sem aviso prévio, por determinação da ASTA ou Órgão Subordinado.

Título III
Da Atividade de Esporte e Recreio
Capítulo I
Do Pessoal Amador

Art. 33. O pessoal que opera ou equipa as embarcações de esporte e recreio, sem remuneração, constitui o grupo de Amadores.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
434

Art. 34. A ASTA estabelecerá normas especificando as categorias do grupo de Amadores e os procedimentos para sua habilitação.

Parágrafo único. O documento de habilitação deve ser emitido com prazo de validade e sua revalidação obedecerá às normas a que se refere este artigo.

Art. 35. A embarcação de esporte e recreio poderá lotar profissionais, contratados para sua operação.

Art. 36. A ASTA poderá determinar a tripulação de segurança para embarcação de esporte e recreio, em função de seu porte e classe de navegação.

Art. 37. A infração das normas citadas nesta Seção sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1,2 e 4.

Capítulo II
Da Vistoria de Embarcações

Art. 38. A ASTA estabelecerá as normas para as vistorias das embarcações de esporte e recreio, as quais deverão considerar o tipo de navegação e as características da atividade esportiva na qual serão empregadas.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Capítulo III
Das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas

Art. 39. As marinas, clubes e entidades desportivas náuticas deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrafo único - A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 40. A ASTA poderá estabelecer normas especificando os deveres e as regras para salvaguarda da vida humana nas águas e para a segurança da navegação, que deverão ser observadas por essas organizações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo I.

Título IV
Da Polícia Naval

Capítulo I
Da Atividade e Competência

Art. 41. A ação da Polícia Naval abrangerá as águas sob jurisdição nacional. O pessoal da Marinha Mercante e os armadores, as embarcações nacionais e as embarcações estrangeiras em águas sob jurisdição nacional, empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques e as oficinas de reparo e construção naval, a extração de minerais e as obras sob, sobre e às margens das águas, no que se referir à defesa nacional, segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e à prevenção da poluição hídrica.

§ 1° Considera-se como margem, para efeito desta Lei, as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar, ou de preamar de sizigia.

§ 2° A proteção à integridade física de quaisquer pessoas, contra o tráfego de embarcações, nas áreas adjacentes à praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres, será de responsabilidade dos órgãos estaduais competentes.

Art. 42. A Polícia Naval também fiscalizará o lançamento de detritos ou descargas de poluentes nas águas por embarcações, plataformas fixas e sua instalações de apoio.

Capítulo II
Da Entrada e Saída de Embarcações

Seção I
Da Navegação Mercante

Art. 43. A ASTA estabelecerá normas para controle da entrada e saída de embarcações nos portos nacionais.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 44. A embarcação estrangeira, quando da entrada em porto nacional, poderá ser visitada por representante de Órgão Subordinado, para verificação de suas condições operacionais, de sua documentação e da habilitação de quaisquer tripulantes.

§ 1° Caso os documentos e certificados exigidos estejam irregulares e as condições operacionais da embarcação se encontrem em situação precária, constituindo-se em ameaça de danos ao meio ambiente, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, a ASTA poderá determinar a permanência da embarcação no porto, para sanar a deficiência constatada ou determinar a sua saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, desde que preservada a salvaguarda da vida humana nas águas.

§ 2° Caso seja determinada a permanência ou a saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, a ASTA deverá comunicar o fato à autoridade consular do país de bandeira da embarcação.

Art. 45. A ASTA estabelecerá normas de tráfego e permanência para as embarcações empregadas na navegação interior, nos portos nacionais, atracadouros, fundeadouros, rotas, canais e vias navegáveis, que atenderão às peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

§ 1° Caso uma embarcação vá navegar em águas interiores brasileiras e a certificação dos tripulantes não comprovar habilitação para navegação prática no trecho a ser navegado, o prosseguimento da singradura ficará condicionado ao embarque de pessoal habilitado.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 3.

Seção II
Da Atividade de Esporte e Recreio

Art. 46. As entradas e saídas de embarcação de esporte e recreio, realizando navegação de alto-mar, costeira ou interior, deverão ser comunicadas aos Órgãos Subordinados.

§ 1° A ASTA estabelecerá normas especificando as condições, os documentos necessários e o responsável por essa comunicação.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Capítulo III
Da Navegação em Águas Restritas

Art. 47. A ASTA estabelecerá normas para o tráfego e permanência das embarcações ao longo da costa, dos rios, nos lagos e lagoas, no canais, nos portos, nas áreas de tráfego intenso e nas rotas especiais de navegação.

§ 1° - A ASTA estabelecerá as limitações à navegação nas áreas usadas por banhistas ou utilizadas por outras atividades que possam ser postas em risco pelas embarcações, considerando-se, em princípio, a distância de duzentos metros das margens, onde tais situações ocorram, como faixa da segurança a partir da qual poderá ser liberada a navegação.

§ 2° - No estabelecimento das limitações indicadas no parágrafo anterior, deverão ser observados e considerados os códigos e posturas municipais ou estaduais existentes e aplicáveis à cada localidade.

§ 3° - A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 4.

Seção I
Do Serviço de Praticagem

Art. 48. As atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, desempenhadas onde ocorram peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação, constituem o serviço de praticagem, como a seguir indicado:

I - direção da navegação de praticagem ao longo de rios, lagos, lagoas, canais, portos e barras;

II - assessoramento ao comandante do navio nas manobras e serviços correlatos, fainas de fundear , amarrar e desamarrar de bóias, suspender, atracar, desatracar e mudar de fundeadouro ou cais, entrada de dique, em portos, dentro das zonas de praticagem.

Parágrafo único. Serão consideradas, ainda, atividades de praticagem, outras relativas à segurança da navegação e que, não estando enquadradas no presente artigo, possam vir a ser determinadas como tal, pela ASTA ou pelos Órgãos Subordinados, na respectiva área de jurisdição.

Art. 49. Compete à ASTA, considerando os interesses navais e da defesa nacional, da segurança da navegação e da salvaguarda da vida humana na água, criar, extinguir e determinar as zonas em que a utilização dos serviços de praticagem é obrigatória, bem como as embarcações dispensadas desse serviços.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
435

Art. 50 As atividades dos Serviços de Praticagem serão executados por Práticos, devidamente habilitados para a respectiva Zona de Praticagem, mediante acordo de prestação de Serviços de Praticagem realizado entre as Associações de Práticos ou Comissões e as empresas de navegação ou seus representantes, no qual serão discriminadas as diversas fainas de praticagem que poderão ser executadas e as condições para remuneração dos serviços a serem prestados.

§ 1° Para o estabelecimento dessas fainas, deverão ser rigorosamente observadas as instruções da ASTA quanto ao limite da Zona de Praticagem e pontos de recebimento de Práticos.

§ 2° Quando não for possível o acordo previsto no *caput* deste artigo, a ASTA arbitrará as remunerações visando a não interrupção dos serviços, até a solução definitiva entre as partes ou através dos meios judiciais cabíveis.

Art. 51. Os práticos, considerados profissionais não-tripulantes, serão, original e necessariamente, aquaviários e com nível de habilitação mínimo estabelecido pela ASTA para cada zona de praticagem.

Parágrafo único. Para o efetivo exercício da praticagem, requerer-se-á do prático que seja devidamente habilitado pela ASTA, para cada zona de praticagem.

Art. 52. A ASTA estabelecerá normas para o acesso, a habilitação, a manutenção da qualificação e o serviço dos Práticos para cada Zona, bem como delimitará as Zonas onde a praticagem seja obrigatória e especificará as embarcações dispensadas do Serviço de Praticagem.

§ 1° O preenchimento das vagas de Prático, que ocorrerem por quaisquer motivos nas Zonas de Praticagem, será feito mediante realização de exame para Praticante de Prático, por determinação da ASTA.

§ 2° O número de Práticos para cada Zona será fixado pela ASTA de forma a atender as necessidades do tráfego aquaviário, sem sobrecarga permanente de trabalho, garantindo, por outro lado, que a freqüência de prestação do serviço assegure a manutenção da qualificação técnica do Prático, sem risco de degradação do seu grau de adestramento.

§ 3° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator a penalidade do Grupo 1.

Art. 53. No caso da extinção dos serviços de praticagem de determinada zona, os práticos desta zona poderão ser aproveitados em outra zona de praticagem, à critério da ASTA, ficando, para isso, sujeitos a um estágio de adaptação e atendimento ao nível de habilitação exigido pela ASTA para a nova zona de praticagem.

Art. 54. O serviço de praticagem deverá estar disponível a todo e qualquer momento, sendo considerado atividade essencial.

§ 1° Os Práticos não poderão recusar-se a prestação do serviço de praticagem, ainda que existam divergências sobre remuneração decorrente.

§ 2° Os Práticos, de preferência, exercerão, a profissão reunidos em associação ou comissão, a fim de que seja assegurada a praticagem ininterruptamente a

todos os navios, independente de tipo e porte bruto, que naveguem na Zona para a qual estão habilitados.

§ 3° Nas Zonas em que, por qualquer razão, não forem criadas associações, a ASTA baixará as normas complementares para o funcionamento do serviço de praticagem.

4° A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do grupo II.

Seção II
Da Sinalização e Obstáculos à Navegação

Art. 55. É proibida a instalação ou retirada dos sinais náuticos de auxílio à navegação ou de demarcações especiais, bem como a alteração de suas características e posicionamento.

§ 1° É vedada a utilização dos sinais náuticos para qualquer fim que não seja o específico.

§ 2° A infração deste artigo ou de seu § 1° sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 6.

Art. 56. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitarão o infrator a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, além da penalidade do Grupo 1.

Art. 57. A execução de obra pública ou particular e a instalação de qualquer obstáculo à navegação, sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, depende de autorização da ASTA, que estabelecerá normas a respeito.

§ 1° A ASTA avaliará o projeto em função da localização, porte, formas e aspectos físicos da obra pretendida e suas implicações para a navegação.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1, 5 e 6

Art. 58. A pesquisa e lavra de minerais nas águas navegáveis, sob jurisdição nacional, dependerão de previa autorização da ASTA, que estabelecerá as normas de procedimentos para evitar riscos à navegação.

§ 1° A pesquisa ou lavra de minerais não poderá inviabilizar a navegação praticada por embarcações mercantes, de Estado ou de guerra.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Título V
Das Penalidades

Capítulo I
Do Processo

Art. 59. Constitui infração o não-cumprimento das normas estabelecidas nesta Lei ou das decorrentes emitidas pela ASTA ou Órgãos Subordinados.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
436

Art. 59. Constatada a infração, será lavrado, pelo Órgão Subordinado, o Auto de Infração, devendo a pena pertinente ser por ele aplicada.

Parágrafo único. A infração cometida e a pena estabelecida deverão ser comunicadas ao infrator.

Art. 61. Da pena imposta caberá, em primeira instância, recurso ao Órgão Subordinado que a impôs e, em seqüência, aos demais níveis da cadeia hierárquica.

§ 1° O prazo para o recurso é de trinta dias a contar do conhecimento da pena ou do indeferimento do recurso.

§ 2° A autoridade recorrida terá o prazo de trinta dias, a contar do recebimento do pedido, para julgamento do recurso interposto.

§ 3° Os prazos estabelecidos neste artigo poderão ser prorrogados por igual período, a critério da ASTA.

§ 4° A ASTA é a instância final, na esfera administrativa, para julgamento de recursos.

Art. 62. Estabelecida a multa, o infrator terá um prazo de quinze dias, a contar da data em que tomar conhecimento, para pagamento do valor estipulado.

Parágrafo único. O recurso em segunda instância exige o depósito prévio da multa imposta.

Art. 63. Respondem solidária ou isoladamente pelas infrações a esta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador, o afretador, o agente de navegação ou quem legalmente os represente;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais; e

IV - seu autor material.

Art. 64. A embarcação apreendida será recolhida à área determinada ou depósito dos Órgãos Subordinados.

§ 1° O Órgão Subordinado poderá designar responsável para guarda de embarcação apreendida, que poderá ser seu proprietário, armador, agente de navegação ou outros com interesse na embarcação.

§ 2° O proprietário da embarcação terá um prazo de trinta dias, a contar da data da apreensão, para regularização de sua situação, findo o qual ela poderá ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 65. As despesas, relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida serão custeadas pelo seu proprietário, armador ou outro responsável, que responderão, nesta ordem, perante a ASTA ou Órgão Subordinado.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
437

Capítulo II
Das Penas

Art. 66. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - Grupo 1 - multa;

II - Grupo 2 - suspensão ou cancelamento do documento de habilitação;

III - Grupo 3 - retirada de tráfego ou impedimento de saída;

IV - Grupo 4 - apreensão da embarcação;

V - Grupo 5 - embargo ou paralisação de atividade ; e

VI - Grupo 6 - demolição de obra.

Parágrafo único. Os valores para multa deverão ser estabelecidos pela ASTA no mês de janeiro e revistos em julho, anualmente.

Art. 67. São fatores agravantes: reincidência na mesma falta no período de um ano; emprego de embarcação na prática de ato ilícito; embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica; envolvimento de embarcação destinada a transporte de passageiros.

§ 1° Existindo agravante, a multa poderá ser aumentada em até cem por cento de seu valor.

§ 2° A reincidência, no período de um ano, na condução de embarcação em estado de embriaguez ou sob efeito de outra substância entorpecente ou tóxica, sujeita o profissional a julgamento no foro estabelecido por lei e o amador ao cancelamento do documento de habilitação, a critério do Órgão Subordinado.

Art. 68. A pena de cancelamento do documento de habilitação para profissionais somente poderá ser aplicada após decisão do Tribunal Marítimo que a determine.

Art. 69. A pena de demolição de obra ou paralisação de atividade minerária somente será aplicada pela ASTA.

Parágrafo único. A demolição de obra será realizada pelo seu responsável, o qual sujeitar-se-á, ainda, à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação; caso não o faça, a ASTA o fará por seus próprios meios ou contratação de terceiros, às custas do infrator e proporá ao Ministério Público a ação judicial correspondente para o ressarcimento dos custos de despesas.

Art. 70. A pena de multa não se executará quando incidir sobre os recursos indispensáveis à manutenção do infrator e sua família.

Título VI
Das disposições Finais

Art. 71. Os profissionais dos atuais grupos e categorias serão enquadrados nos níveis de habilitação que a ASTA vier a estabelecer.

Parágrafo único. Os Estivadores e Mergulhadores não constituirão grupos para os efeitos desta lei.

Art. 72. A ASTA designará Comissão Técnica para atendimento das seguintes finalidades:

I - proposição e atualização de normas;

II - acompanhamento ou realização de testes em equipamentos, e inspeções técnicas;

III - realização de perícias para constatação de causas de avarias; e

IV - outras julgadas pertinentes.

Parágrafo único. A ASTA poderá designar especialista não-pertencente ao seu quadro de pessoal, ou entidade especializada, para compor a Comissão Técnica, a fim de tratar de assunto específico, por tempo determinado.

Art. 73. A ASTA estabelecerá os valores a serem pagos pelos diversos serviços e despesas decorrentes, que ela ou seus órgãos subordinados prestarem, tais como: vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros.

Parágrafo único. A indenização prevista neste artigo deverá ser paga no ato da solicitação do serviço.

Art. 74. Qualquer outro recurso, que não seja decorrente de aplicação de pena obedecerá, para sua tramitação, ao previsto no artigo 60.

Art. 75. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela ASTA ou Órgãos Subordinados, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

§ 1º Toda pessoa jurídica ou física penalmente capaz, envolvida, por qualquer forma ou motivo, em acidente ou fato da navegação, está jurisdicionada ao Tribunal Marítimo.

§ 2º É vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada após instauração de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção daquelas decorrentes da poluição das águas.

Art. 76. A ASTA estabelecerá as normas para o cerimonial a ser obedecido a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitara o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 77. A ASTA estabelecerá normas para o uso de uniformes a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 78. Os valores arrecadados com a aplicação de multas serão empregados nas atividades de fiscalização exercidas pela Polícia Naval.

Art. 79. A ASTA terá um prazo de 180 dias após a publicação desta Lei para emissão das normas decorrentes.

Art. 80. O art. 3° da Lei n° 7.652, de 3 de fevereiro de 1988, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3° As embarcações brasileiras, exceto as de Guerra e as demais de Estado, estão obrigadas ao Registro de Propriedade no Tribunal Marítimo, quando tiverem arqueação bruta (AB) igual ou superior a vinte, se empregadas em mar aberto, ou arqueação bruta (AB) igual ou superior a cinqüenta, se empregadas na navegação interior".

Art. 81. Esta Lei entrará em vigor 180 dias após a data de sua publicação.

Art. 82. Revogam-se o Decreto-Lei n° 2.161, de 30 de abril de 1940; os parágrafos 1° e 2° do artigo 3°, artigos 5° e do 12 ao 23 do Decreto-Lei n° 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-Lei n° 3.346, de 12 de junho de 1941; a Lei n° 5838, de 5 de dezembro de 1972; o Decreto-Lei n° 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-Lei n° 4.557, de 10 de agosto de 1942; o Decreto-Lei n° 87.648, de 24 de setembro de 1982; o Decreto n° 97.026, de 1° de novembro de 1988; o Decreto n° 511, de 27 de abril de 1992 e o decreto n° 87.891, de 3 de dezembro de 1982 e demais disposições em contrário."

Sala das Sessões, em de de 1996.

Deputado MAURÍCIO CAMPOS
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa Nacional, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou, unanimemente, com Substitutivo, o Projeto de Lei nº 4.259-A/93 e as emendas de nºs 1 e 4, apresentadas ao Substitutivo, na Comissão, com adoção da emenda nº 8, apresentada na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, nos termos do parecer do Relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Elias Murad - Presidente, Antônio Feijão e Francisco Rodrigues, Vice-Presidentes, José Genoíno, Luciano Pizzatto, Maria Valadão, Moisés Lipnik, Werner Wanderer, Maurício Campos, Rogério Silva, Abelardo Lupion, Carlos Magno, Ivo Mainardi, Aldo Rebelo, Haroldo Lima, Adão Preto, Rommel Feijó, Marcio Fortes, Marcelo Barbieri, Jair Bolsonaro, Augusto Nardes, Sérgio Carneiro e Firmo de Castro.

Sala da Comissão, em 30 de maio de 1996.

Deputado **ELIAS MURAD**
Presidente

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
438

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO (TEXTO FINAL)

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Título I

Disposições Preliminares

Art. 1° Esta Lei dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, abrangendo:

I - os profissionais e amadores, integrantes de tripulação de embarcações e os profissionais não-tripulantes que exercem atividade a bordo com o navio em movimento;

II - a embarcação, em suas fases de projeto, construção, operação, docagem, reparo e baixa; e

III - o meio aquático, no que diz respeito à sinalização e divulgação das limitações e condições de tráfego das vias navegáveis.

§ 1° As embarcações brasileiras, seus tripulantes, profissionais e amadores, bem como os profissionais não-tripulantes a bordo, ainda que fora das águas sob jurisdição brasileira, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitadas, quando em águas estrangeiras, a soberania do Estado ribeirinho.

§ 2° As embarcações de Estado, as embarcações estrangeiras e quaisquer aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas ao previsto nesta Lei, no que couber.

Art. 2° Esta Lei e normas decorrentes atenderão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais, ratificados pelo Brasil, relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição causada por embarcações.

Art. 3° Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - Tráfego Aquaviário - movimentação de embarcações realizada por via aquática;

II - Navegação - atividade de conduzir, com segurança, uma embarcação de um ponto a outro, por via aquática;

III - Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA - autoridade exercida pelo Ministério da Marinha, que designará responsáveis pelo controle da implementação desta Lei e pelo estabelecimento das normas decorrentes;

IV - Órgão Subordinado - órgão com autonomia limitada que, sob supervisão da ASTA, participa do controle de execução desta Lei;

V - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar e serem transportadas, de conformidade com as normas estabelecidas pela ASTA;

VI - Tripulante - profissional ou amador habilitado, que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação, devidamente inscrito em Órgão Subordinado;

VII - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

VIII - Comandante - denominação genérica do tripulante que é o responsável pela operação e a manutenção, em condições de segurança, de embarcação, carga, seus tripulantes e demais pessoas a bordo; o Comandante, em algumas embarcações, pode ser denominado Mestre, Arrais ou Patrão;

IX - Imediato - tripulante que, por sua experiência e habilitação, tem condições de substituir o Comandante, em circunstâncias de impedimentos funcionais; normalmente, o Imediato é adrede comissionado com esse título pelo proprietário da embarcação, ou seus prepostos legais;

X - Profissional Não-tripulante - todo aquele que, inscrito ou não nos Órgãos Subordinados, presta, a bordo, serviços de natureza transitória;

XI - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação, mediante remuneração ou como convidado;

XII - Amador - tripulante habilitado a operar apenas embarcações de esporte e recreio;

XIII - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua utilização, pondo-a, ou não, a navegar por sua conta;

XIV - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação está sujeito a registro no Tribunal Marítimo e inscrição em Órgão Subordinado, ou em apenas uma dessas organizações oficiais;

XV - Agente de Navegação - pessoa física ou jurídica, representante dos interesses do proprietário, armador ou outro responsável pela embarcação;

XVI - Embarcação - qualquer construção suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, quaisquer que sejam suas características, capaz de transportar pessoas ou cargas e sujeita a inscrição nos Órgãos Subordinados, de acordo com as normas estabelecidas pela ASTA; as plataformas flutuantes e as fixas, quando rebocadas, são também consideradas embarcações;

XVII - Vistoria - atividade técnico-administrativa pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais pertinentes, referentes às condições de segurança, eficiência e conforto das embarcações, plataformas fixas e móveis;

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
439

XVIII - Docagem - ato de colocar a embarcação em seco para execução de reparo, alteração de caracteristicas, pintura, vistoria ou pericia;

XIX - Reparo - ato de reconduzir a embarcação ou equipamento às condições de segurança operativa, anteriores à avaria ou ao desgaste natural; é considerado reparo, também, a alteração de caracteristicas de embarcação, mediante a execução de um conjunto de ações corretivas ou preventivas;

XX - Polícia Naval - atividade de cunho administrativo exercida pelos Órgãos Subordinados, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, normas decorrentes, atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hídrica; e

XXI - Portos - instalações construídas e aparelhadas para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias.

Art. 4° Com o propósito de promover a segurança do tráfego aquaviário e contribuir para a salvaguarda da vida humana nas águas e para a prevenção da poluição hídrica, compete à ASTA estabelecer normas para:

I - inscrição e controle dos profissionais da Marinha Mercante e dos amadores;

II - determinação da tripulação de segurança das embarcações;

III - habilitação dos profissionais da Marinha Mercante e dos amadores;

IV - estabelecimento de requisitos de projetos, construção, equipamentos e operação das embarcações, que digam respeito à salvaguarda da vida humana, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente;

V - licenciamento da construção e alteração de caracteristicas das embarcações;

VI - realização de vistorias;

VII - inscrição de embarcações e fiscalização do registro da propriedade;

VIII - determinação dos equipamentos e acessórios para embarcações que devam receber homologação para uso a bordo;

IX - estabelecimento da dotação de equipamentos e acessórios de salvatagem para embarcações;

X - realização do registro, vistoria e certificação de helipontos das plataformas marítimas e das embarcações que operem em águas sob jurisdição nacional, de acordo com as normas em vigor, visando a correspondente homologação por parte do órgão competente do Ministério da Aeronáutica;

XI - autorização para execução de projetos de obras e a realização de pesquisa e lavra de minerais em águas sob jurisdição nacional, no que concerne à segurança da navegação e a defesa nacional, sem prejuízo das autorizações a serem obtidas nos demais órgãos competentes; e

Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
440
Lote: 72

XII - atividades de Polícia Naval.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representará a ASTA no que for pertinente.

Art. 5º Para os efeitos desta Lei, as embarcações são grupadas como se segue:

I - mercante - quando empregada com finalidade comercial; sendo que a embarcação de pesca é um caso especial de embarcação mercante;

II - de Estado - quando, pertencente a órgão público, empregada na execução de atividade de competência do órgão a que se vincula, sem finalidade comercial.

III - de guerra - quando, pertencente às Forças Armadas de um Estado, ostenta sinais exteriores próprios de navios de guerra de sua nacionalidade; esteja sob o comando de um oficial legalmente designado pelo Governo do Estado, devendo o nome do Comandante constar do Boletim dos Oficiais da Força Singular a que pertence ou em documento equivalente; e seja guarnecido por uma tripulação regida pela disciplina militar;

V - especiais - quando empregadas em atividades que não as enquadradas nos incisos anteriores.

Art. 6º - Para os efeitos desta Lei, a navegação é dividida em:

I - de Alto-mar - quando realizada em águas marítimas, fora dos limites de visibilidade da costa;

II - Costeira - quando realizada em águas marítimas, ao longo do litoral, dentro dos limites de visibilidade da costa;

III - Interior - quando realizada nas baías e demais águas marítimas consideradas abrigadas pela ASTA, nos rios, lagos, lagoas e canais.

§ 1º - As embarcações mercantes, excetuadas as de pesca, são classificadas em função do percurso de suas derrotas, como a seguir indicado:

a) Longo-curso - quando navegam predominantemente em alto mar, entre portos nacionais e estrangeiros;

b) Cabotagem - quando navegam predominantemente ao longo da costa atlântica da América do Sul, entre portos nacionais ou entre portos nacionais e estrangeiros;

c) Interior de percurso nacional - quando navegam exclusivamente em trechos sob jurisdição nacional de baías, rios, lagos, lagoas e canais;

d) Interior de percurso internacional - quando navegam em águas interiores que façam fronteira com outro país ou entre portos nacionais e estrangeiros localizados em vias navegáveis interiores.

§ 2º - Os limites da navegação interior serão definidos pela ASTA.

§ 3° - A ASTA poderá estabelecer requisitos adicionais para a navegação, de mar aberto ou interior, quando realizada entre portos nacionais e estrangeiros, com vistas a atender exigências internacionais acatadas pelo Brasil.

§ 4° - As embarcações de apoio marítimo à prospecção e exploração de petróleo no leito submarino são abarcadas pela classificação da letra b) do § 1° deste artigo.

Capítulo I
Do Pessoal

Art. 7° As pessoas a bordo de uma embarcação podem ser denominadas:

I - Comandante;

II - tripulante;

III - profissional não-tripulante; ou

IV - passageiro.

Parágrafo único. Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Seção I
Do Comandante

Art. 8° O Comandante é o tripulante responsável:

I - pelo cumprimento, a bordo, de toda legislação, normas e atos internacionais ratificados pelo Brasil, e pela execução de técnicas relativas à salvaguarda da vida humana nas águas e à segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

II - pela manutenção da disciplina a bordo;

III - pelo cumprimento dos limites autorizados de carga e de lotação para determinada embarcação;

IV - pela comunicação à ASTA, ou a quem esta designar, pelo meio mais rápido de que dispuser, de qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e quaisquer obstáculos ou estorvos à navegação que encontrar;

V - pela lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos; pelo inventário e arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo e sua entrega à autoridade competente e pela realização de casamentos e aprovação de testamentos "in extremis"; e

VI - pela comunicação aos Órgãos Subordinados dos acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator a penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 9º O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia das pessoas, da embarcação e cargas transportadas, poderá adotar as seguintes medidas;

I - sanções trabalhistas previstas na legislação pertinente;

II - desembarque de qualquer pessoa; e

III - detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para manutenção da integridade física das pessoas, da embarcação ou da carga.

Seção II
Dos Tripulantes

Art. 10. As principais atribuições de cada um dos tripulantes, correspondentes aos trabalhos rotineiros que exercem a bordo, são fixadas de acordo com normas estabelecidas pelo órgão governamental competente, após consulta à ASTA.

Parágrafo único. O embarque e desembarque de tripulante são decorrências do contrato de trabalho, não implicando o desembarque, necessariamente, na rescisão desse contrato.

Art. 11. A habilitação dos tripulantes obedece às normas próprias do ensino profissional marítimo.

Parágrafo único. A habilitação dos pescadores no âmbito desta Lei objetiva, apenas, seu desempenho como tripulantes de embarcações.

Art. 12. A ASTA estabelecerá normas para a evolução profissional dos tripulantes.

Seção III
Dos Passageiros e Profissionais Não-Tripulantes

Art. 13. Os passageiros e profissionais não-tripulantes estarão sujeitos à autoridade do Comandante da embarcação, devendo cumprir o que lhes é preconizado em legislação específica.

Parágrafo único. A ASTA estabelecerá requisitos mínimos de habilitação para os profissionais não-tripulantes cujas atividades se relacionem com a segurança da navegação.

Capítulo II
Do Material

Seção I
Da Construção de Embarcações

Art. 14. A construção de embarcações obedecerá a padrões técnicos, visando à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e à proteção ao meio ambiente.

§ 1º A ASTA estabelecerá as normas de construção, que poderão conter diferentes especificações para atendimento às condições regionais onde a embarcação navegará.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
441

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Art. 15. A embarcação construída no País ou no estrangeiro, para pessoa física ou jurídica brasileira, estará sujeita ao atendimento de requisitos ou características que a tornem possível de ser operada como navio auxiliar da Armada, em caso de Mobilização Nacional.

Parágrafo único. O Ministério dos Transportes e o Ministério da Marinha estabelecerão critérios específicos de alterações dos projetos de construção naval, de interesse nacional, que receberão incentivos e tratamento diferenciado aos financiamentos para a construção de navios, para empresas nacionais que adotarem tais alterações.

Art. 16. A construção de embarcação depende de licença da ASTA.

§ 1° A ASTA estabelecerá normas especificando os documentos necessários à obtenção da licença para a construção e poderá dispensar essas exigências, em todo ou em parte, em função do porte da embarcação, do ambiente onde for navegar e do serviço em que será empregada.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Seção II
Da Arqueação e Borda Livre de Embarcações

Art. 17. A ASTA estabelecerá normas para medidas de arqueação, a que poderão estar sujeitas as embarcações, e emitirá o certificado correspondente.

§ 1° No caso de reparos que alterem a arqueação original, a embarcação deverá ser novamente arqueada.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 18. A ASTA estabelecerá normas para fixação da borda livre das embarcações, de acordo com suas características técnicas e operacionais e as águas onde navegará.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitara o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção III
Da Classificação e Marcação de Embarcações

Art. 19. A embarcação será classificada conforme a categoria de navegação para a qual está capacitada, o sistema de propulsão e a atividade em que sera empregada.

Art. 20. A ASTA estabelecerá normas para marcação do nome, classificação e porto de inscrição da embarcação, visando à sua identificação.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Seção IV
Da Inscrição e Registro de Propriedade de Embarcações

Art. 21. A inscrição de uma embarcação é o seu cadastramento nos Órgãos Subordinados, quando lhe são atribuídos nome e número de identificação e é expedido o respectivo Título de Inscrição e Propriedade.

§ 1° A ASTA estabelecerá normas para inscrição das embarcações.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 4.

Art. 22. O Registro de Propriedade da Embarcação é o seu cadastramento no Tribunal Marítimo, com atribuição do nome, número de registro e a competente expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima.

Parágrafo único. Os registros de armador, de propriedade de embarcações, de direitos reais e demais ônus sobre as embarcações obedecerão à legislação específica.

Seção V
Do Reparo de Embarcações

Art. 23. A ASTA estabelecerá normas para o controle de docagens, reparos e alterações de características das embarcações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo I.

Art. 24. A alteração de características de qualquer embarcação deverá ser previamente autorizada pela ASTA, após avaliação do projeto pertinente.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 25. A ASTA estabelecerá áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos.

Seção VI
Das Empresas de Navegação, Estaleiros, Carreiras, Diques, Oficinas de Reparos e Construção Naval

Art. 26. As empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques, as oficinas de reparos e construção naval, não pertencentes à Marinha do Brasil, deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrafo único. A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 27. O proprietário de empresa de navegação, estaleiro, carreira, dique, ou oficina de reparos e construção naval deverá fornecer à ASTA, ou aos Órgãos Subordinados, as informações de natureza técnica que lhes forem requisitadas.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
442

§ 1° As informações, que devam ter divulgação restrita, serão prestadas sob sigilo.

§ 2° A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Título II
Da Navegação Mercante

Capítulo I
Do Pessoal Empregado na Navegação Mercante

Seção I
Da Habilitação

Art. 28 - Os profissionais empregados na navegação mercante, são denominados aquaviários e terão habilitação certificada pela ASTA, que especificará os cargos e funções que podem ser desempenhados de acordo com cada nível de habilitação.

§ 1° - A habilitação dos pescadores, no âmbito desta lei objetiva, apenas, seu desempenho como tripulantes das embarcações.

§ 2° - A ASTA observará, quando do estabelecimento dos requisitos de habilitação e no que couber, os atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e prevenção da poluição hídrica.

§ 3° - Somente os aquaviários poderão ser habilitados como práticos, conforme especificado em normas estabelecidas pela ASTA.

Seção II
Da Tripulação de Segurança

Art. 29 A ASTA estabelecerá normas para determinação da tripulação de segurança.

§ 1° A ASTA poderá, a qualquer momento, alterar a tripulação de segurança, caso sejam alteradas as condições operacionais da embarcação.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 3.

Seção III
Da Vistoria de Embarcações

Art. 30. As vistorias são classificadas em:

I - Inicial;
II - Periódica; e
III - Especial.

§ 1° Vistoria Inicial - é a realizada antes da embarcação ser posta em serviço, para verificação da compatibilidade de sua construção com os planos aprovados, devendo ser feita em seco e flutuando.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
443

§ 2º Vistoria Periódica - é a realizada em prazos determinados, estabelecidos por Convenções Internacionais ou pela ASTA.

§ 3º Vistoria Especial - é a realizada na embarcação ou carga, em qualquer época, para fins específicos.

Art. 31. A ASTA estabelecerá as normas reguladoras e as embarcações, incluídas as afretadas ou arrendadas, que estarão sujeitas a vistorias.

§ 1º As plataformas fixas, que não possam ser rebocadas, consideradas obras sobre águas, também estão sujeitas a vistorias.

§ 2º A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 32. Todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, estão sujeitas à vistoria especial sem aviso prévio, por determinação da ASTA ou Órgão Subordinado.

Título III
Da Atividade de Esporte e Recreio
Capítulo I
Do Pessoal Amador

Art. 33. O pessoal que opera ou equipa as embarcações de esporte e recreio, sem remuneração, constitui o grupo de Amadores.

Art. 34. A ASTA estabelecerá normas especificando as categorias do grupo de Amadores e os procedimentos para sua habilitação.

Parágrafo único. O documento de habilitação deve ser emitido com prazo de validade e sua revalidação obedecerá às normas a que se refere este artigo.

Art. 35. A embarcação de esporte e recreio poderá lotar profissionais, contratados para sua operação.

Art. 36. A ASTA poderá determinar a tripulação de segurança para embarcação de esporte e recreio, em função de seu porte e classe de navegação.

Art. 37. A infração das normas citadas nesta Seção sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1,2 e 4.

Capítulo II
Da Vistoria de Embarcações

Art. 38. A ASTA estabelecerá as normas para as vistorias das embarcações de esporte e recreio, as quais deverão considerar o tipo de navegação e as características da atividade esportiva na qual serão empregadas.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Capítulo III
Das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas

Art. 39. As marinas, clubes e entidades desportivas náuticas deverão ser cadastrados nos Órgãos Subordinados.

Parágrafo único - A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do Grupo I.

Art. 40. A ASTA poderá estabelecer normas especificando os deveres e as regras para salvaguarda da vida humana nas águas e para a segurança da navegação, que deverão ser observadas por essas organizações.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo I.

Título IV
Da Polícia Naval

Capítulo I
Da Atividade e Competência

Art. 41. A ação da Polícia Naval abrangerá as águas sob jurisdição nacional. O pessoal da Marinha Mercante e os armadores, as embarcações nacionais e as embarcações estrangeiras em águas sob jurisdição nacional, empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques e as oficinas de reparo e construção naval, a extração de minerais e as obras sob, sobre e às margens das águas, no que se referir à defesa nacional, segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nas águas e à prevenção da poluição hídrica.

§ 1° Considera-se como margem, para efeito desta Lei, as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar, ou de preamar de sizígia.

§ 2° A proteção à integridade física de quaisquer pessoas, contra o tráfego de embarcações, nas áreas adjacentes à praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres, será de responsabilidade dos órgãos estaduais competentes.

Art. 42. A Polícia Naval também fiscalizará o lançamento de detritos ou descargas de poluentes nas águas por embarcações, plataformas fixas e sua instalações de apoio.

Capítulo II
Da Entrada e Saída de Embarcações

Seção I
Da Navegação Mercante

Art. 43. A ASTA estabelecerá normas para controle da entrada e saída de embarcações nos portos nacionais.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 3.

Art. 44. A embarcação estrangeira, quando da entrada em porto nacional, poderá ser visitada por representante de Órgão Subordinado, para verificação de suas condições operacionais, de sua documentação e da habilitação de quaisquer tripulantes.

§ 1° Caso os documentos e certificados exigidos estejam irregulares e as condições operacionais da embarcação se encontrem em situação precária, constituindo-se em ameaça de danos ao meio ambiente, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, a ASTA poderá determinar a permanência da embarcação no porto, para sanar a deficiência constatada ou determinar a sua saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, desde que preservada a salvaguarda da vida humana nas águas.

§ 2° Caso seja determinada a permanência ou a saída do porto ou das águas sob jurisdição nacional, a ASTA deverá comunicar o fato à autoridade consular do país de bandeira da embarcação.

Art. 45. A ASTA estabelecerá normas de tráfego e permanência para as embarcações empregadas na navegação interior, nos portos nacionais, atracadouros, fundeadouros, rotas, canais e vias navegáveis, que atenderão às peculiaridades das diferentes bacias hidrográficas.

§ 1° Caso uma embarcação vá navegar em águas interiores brasileiras e a certificação dos tripulantes não comprovar habilitação para navegação prática no trecho a ser navegado, o prosseguimento da singradura ficará condicionado ao embarque de pessoal habilitado.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 3.

Seção II
Da Atividade de Esporte e Recreio

Art. 46. As entradas e saídas de embarcação de esporte e recreio, realizando navegação de alto-mar, costeira ou interior, deverão ser comunicadas aos Órgãos Subordinados.

§ 1° A ASTA estabelecerá normas especificando as condições, os documentos necessários e o responsável por essa comunicação.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Capítulo III
Da Navegação em Águas Restritas

Art. 47. A ASTA estabelecerá normas para o tráfego e permanência das embarcações ao longo da costa, dos rios, nos lagos e lagoas, no canais, nos portos, nas áreas de tráfego intenso e nas rotas especiais de navegação.

§ 1° - A ASTA estabelecerá as limitações à navegação nas áreas usadas por banhistas ou utilizadas por outras atividades que possam ser postas em risco pelas embarcações, considerando-se, em princípio, a distância de duzentos metros das margens, onde tais situações ocorram, como faixa da segurança a partir da qual poderá ser liberada a navegação.

§ 2° - No estabelecimento das limitações indicadas no parágrafo anterior, deverão ser observados e considerados os códigos e posturas municipais ou estaduais existentes e aplicáveis à cada localidade.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
444

§ 3° - A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos grupos 1 e 4.

Seção I
Do Serviço de Praticagem

Art. 48. As atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, desempenhadas onde ocorram peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação, constituem o serviço de praticagem, como a seguir indicado:

I - direção da navegação de praticagem ao longo de. rios, lagos, lagoas, canais, portos e barras;

II - assessoramento ao comandante do navio nas manobras e serviços correlatos, fainas de fundear , amarrar e desamarrar de bóias, suspender, atracar, desatracar e mudar de fundeadouro ou cais, entrada de dique, em portos, dentro das zonas de praticagem.

Parágrafo único. Serão consideradas, ainda, atividades de praticagem, outras relativas à segurança da navegação e que, não estando enquadradas no presente artigo, possam vir a ser determinadas como tal, pela ASTA ou pelos Órgãos Subordinados, na respectiva área de jurisdição.

Art. 49. Compete à ASTA, considerando os interesses navais e da defesa nacional, da segurança da navegação e da salvaguarda da vida humana na água, criar, extinguir e determinar as zonas em que a utilização dos serviços de praticagem é obrigatória, bem como as embarcações dispensadas desse serviços.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 50 As atividades dos Serviços de Praticagem serão executados por Práticos, devidamente habilitados para a respectiva Zona de Praticagem, mediante acordo de prestação de Serviços de Praticagem realizado entre as Associações de Práticos ou Comissões e as empresas de navegação ou seus representantes, no qual serão discriminadas as diversas fainas de praticagem que poderão ser executadas e as condições para remuneração dos serviços a serem prestados.

§ 1° Para o estabelecimento dessas fainas, deverão ser rigorosamente observadas as instruções da ASTA quanto ao limite da Zona de Praticagem e pontos de recebimento de Práticos.

§ 2° Quando não for possível o acordo previsto no *caput* deste artigo, a ASTA arbitrará as remunerações visando a não interrupção dos serviços, até a solução definitiva entre as partes ou através dos meios judiciais cabíveis.

Art. 51. Os práticos, considerados profissionais não-tripulantes, serão, original e necessariamente, aquaviários e com nível de habilitação mínimo estabelecido pela ASTA para cada zona de praticagem.

Parágrafo único. Para o efetivo exercício da praticagem, requerer-se-á do prático que seja devidamente habilitado pela ASTA, para cada zona de praticagem.

Art. 52. A ASTA estabelecerá normas para o acesso, a habilitação, a manutenção da qualificação e o serviço dos Práticos para cada Zona, bem como delimitará as Zonas onde a praticagem seja obrigatória e especificará as embarcações dispensadas do Serviço de Praticagem.

§ 1° O preenchimento das vagas de Prático, que ocorrerem por quaisquer motivos nas Zonas de Praticagem, será feito mediante realização de exame para Praticante de Prático, por determinação da ASTA.

§ 2° O número de Práticos para cada Zona será fixado pela ASTA de forma a atender as necessidades do tráfego aquaviário, sem sobrecarga permanente de trabalho, garantindo, por outro lado, que a freqüência de prestação do serviço assegure a manutenção da qualificação técnica do Prático, sem risco de degradação do seu grau de adestramento.

§ 3° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator a penalidade do Grupo 1.

Art. 53. No caso da extinção dos serviços de praticagem de determinada zona, os práticos desta zona poderão ser aproveitados em outra zona de praticagem, à critério da ASTA, ficando, para isso, sujeitos a um estágio de adaptação e atendimento ao nível de habilitação exigido pela ASTA para a nova zona de praticagem.

Art. 54. O serviço de praticagem deverá estar disponível a todo e qualquer momento, sendo considerado atividade essencial.

§ 1° Os Práticos não poderão recusar-se a prestação do serviço de praticagem, ainda que existam divergências sobre remuneração decorrente.

§ 2° Os Práticos, de preferência, exercerão, a profissão reunidos em associação ou comissão, a fim de que seja assegurada a praticagem ininterruptamente a todos os navios, independente de tipo e porte bruto, que naveguem na Zona para a qual estão habilitados.

§ 3° Nas Zonas em que, por qualquer razão, não forem criadas associações, a ASTA baixará as normas complementares para o funcionamento do serviço de praticagem.

4° A infração deste artigo sujeitará o infrator à penalidade do grupo II.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
445

Seção II
Da Sinalização e Obstáculos à Navegação

Art. 55. É proibida a instalação ou retirada dos sinais náuticos de auxílio à navegação ou de demarcações especiais, bem como a alteração de suas características e posicionamento.

§ 1° É vedada a utilização dos sinais náuticos para qualquer fim que não seja o específico.

§ 2° A infração deste artigo ou de seu § 1° sujeitará o infrator as penalidades dos Grupos 1 e 6.

Art. 56. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitarão o infrator a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, além da penalidade do Grupo 1.

Art. 57. A execução de obra pública ou particular e a instalação de qualquer obstáculo à navegação, sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, depende de autorização da ASTA, que estabelecerá normas a respeito.

§ 1° A ASTA avaliará o projeto em função da localização, porte, formas e aspectos físicos da obra pretendida e suas implicações para a navegação.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1, 5 e 6

Art. 58. A pesquisa e lavra de minerais nas águas navegáveis, sob jurisdição nacional, dependerão de prévia autorização da ASTA, que estabelecerá as normas de procedimentos para evitar riscos à navegação.

§ 1° A pesquisa ou lavra de minerais não poderá inviabilizar a navegação praticada por embarcações mercantes, de Estado ou de guerra.

§ 2° A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator às penalidades dos Grupos 1 e 5.

Título V
Das Penalidades

Capítulo I
Do Processo

Art. 59. Constitui infração o não-cumprimento das normas estabelecidas nesta Lei ou das decorrentes emitidas pela ASTA ou Órgãos Subordinados.

Art. 60. Constatada a infração, será lavrado, pelo Órgão Subordinado, o Auto de Infração, devendo a pena pertinente ser por ele aplicada.

Parágrafo único. A infração cometida e a pena estabelecida deverão ser comunicadas ao infrator.

Art. 61. Da pena imposta caberá, em primeira instância, recurso ao Órgão Subordinado que a impôs e, em seqüência, aos demais níveis da cadeia hierárquica.

§ 1° O prazo para o recurso é de trinta dias a contar do conhecimento da pena ou do indeferimento do recurso.

§ 2° A autoridade recorrida terá o prazo de trinta dias, a contar do recebimento do pedido, para julgamento do recurso interposto.

§ 3° Os prazos estabelecidos neste artigo poderão ser prorrogados por igual período, a critério da ASTA.

§ 4° A ASTA é a instância final, na esfera administrativa, para julgamento de recursos.

Art. 62. Estabelecida a multa, o infrator terá um prazo de quinze dias, a contar da data em que tomar conhecimento, para pagamento do valor estipulado.

Parágrafo único. O recurso em segunda instância exige o depósito prévio da multa imposta.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
446

Art. 63. Respondem solidária ou isoladamente pelas infrações a esta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador, o afretador, o agente de navegação ou quem legalmente os represente;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais; e

IV - seu autor material.

Art. 64. A embarcação apreendida será recolhida à área determinada ou depósito dos Órgãos Subordinados.

§ 1º O Órgão Subordinado poderá designar responsável para guarda de embarcação apreendida, que poderá ser seu proprietário, armador, agente de navegação ou outros com interesse na embarcação.

§ 2º O proprietário da embarcação terá um prazo de trinta dias, a contar da data da apreensão, para regularização de sua situação, findo o qual ela poderá ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 65. As despesas, relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida serão custeadas pelo seu proprietário, armador ou outro responsável, que responderão, nesta ordem, perante a ASTA ou Órgão Subordinado.

Capítulo II
Das Penas

Art. 66. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - Grupo 1 - multa;

II - Grupo 2 - suspensão ou cancelamento do documento de habilitação;

III - Grupo 3 - retirada de tráfego ou impedimento de saída;

IV - Grupo 4 - apreensão da embarcação;

V - Grupo 5 - embargo ou paralisação de atividade ; e

VI - Grupo 6 - demolição de obra.

Parágrafo único. Os valores para multa deverão ser estabelecidos pela ASTA no mês de janeiro e revistos em julho, anualmente.

Art. 67. São fatores agravantes: reincidência na mesma falta no período de um ano; emprego de embarcação na prática de ato ilícito; embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica; envolvimento de embarcação destinada a transporte de passageiros.

§ 1° Existindo agravante, a multa poderá ser aumentada em até cem por cento de seu valor.

§ 2° A reincidência, no período de um ano, na condução de embarcação em estado de embriaguez ou sob efeito de outra substância entorpecente ou tóxica, sujeita o profissional a julgamento no foro estabelecido por lei e o amador ao cancelamento do documento de habilitação, a critério do Órgão Subordinado.

Art. 68. A pena de cancelamento do documento de habilitação para profissionais somente poderá ser aplicada após decisão do Tribunal Marítimo que a determine.

Art. 69. A pena de demolição de obra ou paralisação de atividade minerária somente será aplicada pela ASTA.

Parágrafo único. A demolição de obra será realizada pelo seu responsável, o qual sujeitar-se-á, ainda, à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação; caso não o faça, a ASTA o fará por seus próprios meios ou contratação de terceiros, às custas do infrator e proporá ao Ministério Público a ação judicial correspondente para o ressarcimento dos custos de despesas.

Art. 70. A pena de multa não se executará quando incidir sobre os recursos indispensáveis à manutenção do infrator e sua família.

Título VI
Das disposições Finais

Art. 71. Os profissionais dos atuais grupos e categorias serão enquadrados nos níveis de habilitação que a ASTA vier a estabelecer.

Parágrafo único. Os Estivadores e Mergulhadores não constituirão grupos para os efeitos desta lei.

Art. 72. A ASTA designará Comissão Técnica para atendimento das seguintes finalidades:

I - proposição e atualização de normas;

II - acompanhamento ou realização de testes em equipamentos, e inspeções técnicas;

III - realização de pericias para constatação de causas de avarias; e

IV - outras julgadas pertinentes.

Parágrafo único. A ASTA poderá designar especialista não-pertencente ao seu quadro de pessoal, ou entidade especializada, para compor a Comissão Técnica, a fim de tratar de assunto específico, por tempo determinado.

Art. 73. A ASTA estabelecerá os valores a serem pagos pelos diversos serviços e despesas decorrentes, que ela ou seus órgãos subordinados prestarem, tais como: vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros.

Parágrafo único. A indenização prevista neste artigo deverá ser paga no ato da solicitação do serviço.

Art. 74. Qualquer outro recurso, que não seja decorrente de aplicação de pena obedecerá, para sua tramitação, ao previsto no artigo 60.

Art. 75. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei especifica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela ASTA ou Órgãos Subordinados, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

§ 1° Toda pessoa jurídica ou física penalmente capaz, envolvida, por qualquer forma ou motivo, em acidente ou fato da navegação, está jurisdicionada ao Tribunal Marítimo.

§ 2° É vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada após instauração de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção daquelas decorrentes da poluição das águas.

Art. 76. A ASTA estabelecerá as normas para o cerimonial a ser obedecido a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 77. A ASTA estabelecerá normas para o uso de uniformes a bordo das embarcações brasileiras, exceto as de guerra.

Parágrafo único. A infração das normas estabelecidas sujeitará o infrator à penalidade do Grupo 1.

Art. 78. Os valores arrecadados com a aplicação de multas serão empregados nas atividades de fiscalização exercidas pela Polícia Naval.

Art. 79. A ASTA terá um prazo de 180 dias após a publicação desta Lei para emissão das normas decorrentes.

Art. 80. O art. 3° da Lei n° 7.652, de 3 de fevereiro de 1988, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3° As embarcações brasileiras, exceto as de Guerra e as demais de Estado, estão obrigadas ao Registro de Propriedade no Tribunal Marítimo, quando tiverem arqueação bruta (AB) igual ou superior a vinte, se empregadas em mar aberto, ou arqueação bruta (AB) igual ou superior a cinquenta, se empregadas na navegação interior".

Art. 81. Esta Lei entrará em vigor 180 dias após a data de sua publicação.

Art. 82. Revogam-se o Decreto-Lei n° 2.161, de 30 de abril de 1940; os parágrafos 1° e 2° do artigo 3°, artigos 5° e do 12 ao 23 do Decreto-Lei n° 2.538, de 27 de dezembro de 1972; o Decret-Lei n° 3.346, de 12 de junho de 1941; a Lei n° 5838, de 5 de dezembro de 1972; o Decre-Lei n° 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-Lei n° 4.557, de 10 de agosto de 1942; o Decreto-Lei n° 87.648, de 24 de setembro de 1992 e o decreto n° 87.891, de 3 de dezembro de 1982 e demais disposições em contrário".

Sala das Comissões, em 30 de maio de 1996.

Deputado **ELIAS MURAD**
Presidente

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
447

EMENDA Nº 01 / 96

PROJETO DE LEI Nº 4259 / 93

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [X] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE Viação e Transportes

AUTOR

DEPUTADO Ricardo Barros | PARTIDO PFL | UF PR | PÁGINA 1 / 1

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Dê nova redação ao Parágrafo 1º do artigo 50 do Projeto de Lei nº 4.259-A/93, conforme abaixo indicado:

Parágrafo 1º - O acordo mencionado no Caput desse artigo deverá ser homologado pela ASTA, ou outra autoridade concedente que vier a ser designada, no que concerne às fainas e suas remunerações, cujos valores acordados serão suficientes para atender a um justo pagamento ao Prático, dentro dos níveis estabelecidos para a categoria de marítimos.

Justificativa

Os serviços de praticagem são considerados como um de serviço essencial para o desempenho eficiente e seguro da atividade marítima. Trata-se, na prática, de um serviço compulsório e concedido a limitado número de profissionais. Por ser um serviço técnico-especializado, concedido a um restrito número de profissionais habilitados, onde não existe competição aberta do lado da oferta do serviço, não se pode aceitar que o preço cobrado pelo serviço fique completamente livre, sem qualquer participação regulatória por parte da autoridade. Desta forma, torna-se imperativo que a autoridade concedente participe da determinação do valor remuneratório do serviço

É importante que seja levado em consideração, na determinação da remuneração, tanto o risco da operação, como a carga horária de trabalho na realização da faina.

A participação da autoridade concedente na fixação dos valores monetários tem como objetivo evitar eventuais discrepâncias e dificuldades no estabelecimento das mesmas pelas partes interessadas.

PARLAMENTAR

DATA / /

ASSINATURA

EMENDA Nº 02 / 96

PROJETO DE LEI Nº 4259 / 93

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [X] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE Viação e Transportes

AUTOR

DEPUTADO Ricardo Barros | PARTIDO PFL | UF PR | PÁGINA 1 / 1

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Elimine-se a expressão "considerados profissionais não-tripulantes" do Caput do artigo 51 do Projeto de Lei nº 4.259-A/93, e acrescente-se os parágrafos 2º e 3º, modificando-se o artigo como se segue:

Art. 51. Os práticos serão, original e necessariamente, aquaviários e com nivel de habilitação mínimo estabelecido pela ASTA para cada zona de praticagem.

Parágrafo 2º: Os Comandantes de embarcações brasileiras, de navegação de longo curso e de cabotagem, que tiverem entrado e saido de determinado porto brasileiro mais de vezes 3 (seis) vêzes em um período mínimo de 12 (doze) meses, poderão fazer as manobras de entrada, saída, atracação e desatracação sem necessitar da assistência de um Prático, nesse porto.

Parágrafo 3º: Para o cumprimento do disposto no parágrafo anterior, os interessados deverão demonstrar junto à Capitania dos Portos que jurisdiciona o porto pretendido, o atendimento aos requisitos estabelecidos pela ASTA, e requerer a expedição da competente autorização.

Justificativa

Não resta a menor dúvida de que o serviço de praticagem deva ser executado por profissional habilitado pelo órgão competente da Marinha de Guerra. Porém, não se justifica estabelecer que o profissional de praticagem seja não tripulante da embarcação.

A condição para a execução do serviço especializado de praticagem é o completo conhecimento do local de trabalho (porto) por parte do prático, o que só é alcançado com o freqüente serviço de atracação/desatracação e manobras em determinado porto. Desta forma, um comandante de navio brasileiro, de longo curso ou de cabotagem, que periodicamente freqüente determinado porto, possui os requisitos técnicos necessários para desempenhar o serviço e também deveria poder ser habilitado pelo órgão competente do Ministério da Marinha para desempenhar a tarefa, razão pela qual sugerimos que seja eliminada a expressão "considerados profissionais não-tripulantes" constante no Caput do artigo 51 e incluímos os Parágrafos 2º e 3º no referido artigo.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
448

PARLAMENTAR

DATA / /

ASSINATURA

EMENDA Nº 03 / 93

PROJETO DE LEI Nº 4.259 - / 93

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE

AUTOR	PARTIDO	UF	PAGINA
DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA	PSB	PE	/

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se do art. , inciso I, a expressão "o agente de navegação".

Ao se definir as partes que respondem, isolada ou solidariamente, por infrações ao novo diploma legal, essencialmente voltado para a segurança do tráfego aquaviário, cometeu-se a inadvertência de emprestar ao agente de navegação idêntico tratamento dado a proprietários de embarcações, armadores e afretadores, estes sim, responsáveis diretos por eventuais infortúnios ocorridos na operação e no controle do navio.

Com efeito, o agente de navegação é apenas o intermediador das relações entre os vários partícipes da atividade de comércio marítimo, não podendo decidir sobre questões que afetam a segurança do transporte aquaviário.

Não é admissivel, portanto, que se submeta essa categoria a penalizações por infrações pelas quais jamais poderiam ser responsáveis. Na hipótese disso vir a ocorrer, certamente se estará pondo em risco o prosseguimento das atividades de um segmento que, apesar de sua importância para o desembaraço das relações mercantis, não possui vigor financeiro para arrostar possíveis ônus que lhe venham a ser imputados.

PARLAMENTAR

DATA

ASSINATURA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259-B/93

Nos termos do art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 27/06/96, por cinco sessões. Esgotado o prazo, foram recebidas três emendas ao Projeto.

Sala da Comissão, em 07 de agosto de 1996.

Ruy Omar Prudêncio da Silva
Secretário

PARECER DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Encontra-se sob exame desta Comissão o Projeto de Lei nº 4.259, de 1993, de iniciativa do Poder Executivo, que "dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

Encaminhado primeiramente à Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, o projeto recebeu parecer favorável do Deputado Luciano Pizzatto, relator da matéria. O ilustre Parlamentar ofereceu dez emendas, todas acatadas, visando ao aperfeiçoamento da proposição, especialmente no que tange aos dispositivos relacionados com o serviço de praticagem.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
449

Aprovada, a proposição seguiu para a Comissão de Defesa Nacional, onde mereceu um Substitutivo apresentado pelo relator, Deputado Maurício Campos. Em essência, as alterações propostas foram no sentido de:

a) incluir a categoria dos profissionais não-tripulantes entre aquelas sujeitas às disposições do projeto;

b) ampliar as determinações relativas à atuação dos práticos e aos serviços de praticagem;

c) tratar genericamente, sem separação, questões comuns à navegação marítima e à navegação interior.

Relativamente às emendas apresentadas pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, o relator pronunciou-se favoravelmente às de nº 1, 2, 4, 6 e 10, deixando de acatar as de nº 3, 5, 7, 8 e 9, principalmente porque entendeu que elas dificultariam o combate aos privilégios existentes no serviço de praticagem.

Acolhido pela Comissão de Defesa Nacional, o Substitutivo proposto foi encaminhado a esta Comissão de Viação e Transportes, última a pronunciar-se sobre o mérito da iniciativa. Decorrido o prazo regimental, nesta Comissão foram oferecidas 3 (três) emendas à proposição.

As Emendas nº 1 e 2, de autoria do ilustre Deputado Ricardo Barros, visam a, respectivamente, promover o estabelecimento de preços justos pelos serviços de praticagem e permitir que Comandantes de embarcações brasileiras de navegação de longo curso e de cabotagem, atendidos requisitos de experiência e com a devida autorização, possam prescindir, em manobras portuárias, da assistência de um Prático.

A Emenda nº 3, encaminhada pelo nobre Deputado Gonzaga Patriota, procura suprimir o alcance do agente de navegação das hipóteses de penalização por infração ao texto legal, argüindo que ele "é apenas intermediador das relações entre os vários partícipes da atividade de comércio marítimo, não podendo decidir sobre questões que afetam a segurança do transporte aquaviário", devendo portanto ser tratado diferentemente dos proprietários de embarcações, armadores e afretadores.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Síntese da proposição enviada à Comissão de Viação e Transportes

A proposição se inicia tratando de sua abrangência, envolvendo, essencialmente, definições relativas:

a) aos integrantes de tripulações de embarcações, profissionais e amadores;

b) à embarcação, em suas fases de projeto, construção, operação, docagem, reparo e baixa;

c) ao meio aquático, no que respeita à sinalização e divulgação das limitações e condições de tráfego das vias navegáveis.

Em seguida, apresenta outras definições necessárias ao entendimento do restante do texto, destacando o conceito de Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA, a autoridade designada pelo Ministro da Marinha como responsável pelo controle da implementação da lei e fixação das normas correspondentes.

Delega à ASTA competência para editar normas acerca de matérias pertinentes à segurança do tráfego aquaviário, como a determinação da tripulação de segurança das embarcações e a realização de vistorias.

Agrupa as "embarcações" em cinco categorias: mercante, de Estado, de esporte e recreio, de guerra, e especial. Classifica os tipos de "navegação" em marítima (de longo curso, de cabotagem, de alto-mar, costeira e abrigada) e interior (de percurso nacional e de percurso internacional).

Determina que todas as pessoas a bordo de embarcação estão sujeitas à autoridade do Comandante, para o qual estipula responsabilidades e poderes. Quanto aos tripulantes, suas atribuições seriam estabelecidas pelo órgão governamental competente, após consulta à ASTA.

O Capitulo II, Titulo I, Do Material, prescreve que a construção de embarcações obedecerá a padrões técnicos definidos pela ASTA, podendo ser diferenciados conforme a região onde navegará a embarcação.

A ASTA é também responsável pela fixação de normas relativas à arqueação e à borda livre das embarcações; à marcação do nome, à classificação e ao porto de inscrição das embarcações; à inscrição das embarcações; e ao controle de docagens, reparos e alterações de características das embarcações.

O Título II, Da Navegação Mercante, determina que os profissionais empregados na navegação marítima pertencerão ou ao grupo dos "marítimos", podendo também ser habilitados como práticos, ou ao dos "pescadores". Já os empregados na navegação interior, se dividem entre "fluviários" e "pescadores fluviais".

As vistorias são classificadas em iniciais, periódicas e especiais, estas últimas realizadas sem aviso prévio, por determinação da ASTA, em qualquer embarcação brasileira ou estrangeira.

No Título III, Da Atividade de Esporte e Recreio, denomina "amador" todo aquele que opera ou equipa embarcações não relacionadas a atividades comerciais ou profissionais, deixando à ASTA a incumbência de estabelecer normas referentes à habilitação dos que pretendem integrar esse grupo.

Estipula que as marinas e entidades desportivas náuticas sejam cadastradas nos órgãos competentes, podendo a ASTA estabelecer normas a serem seguidas por tais organizações com a especificação de deveres e regras para salvaguarda da vida humana no mar.

O Título IV, Da Polícia Naval, estatui que ela terá responsabilidades, em

tudo o que diga respeito à defesa nacional, à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição hídrica, sobre:

a) as águas sob jurisdição nacional;

b) o pessoal da marinha mercante e os amadores;

c) as embarcações nacionais e estrangeiras em águas sob jurisdição nacional;

d) as empresas de navegação, os estaleiros, as carreiras, os diques e as oficinas de reparo e construção naval;

e) a extração de minerais e as obras sob, sobre e às margens das águas.

A ASTA fica encarregada de fixar normas para o controle de entrada e saída de embarcações nos portos nacionais, marítimos ou fluviais, estipulando as providências cabíveis quando constatada irregularidade em embarcação estrangeira que pretenda se utilizar de porto nacional.

Dispondo sobre a navegação em águas restritas, ordena o texto proposto que as embarcações não se aproximem menos de 200 (duzentos) metros das margens, distância que poderá ser alterada em função da linha de concentração de banhistas dentro d'água e das características físicas do local.

Por seu turno, o serviço de praticagem é definido como "a reunião das atividades profissionais, de caráter técnico-especializado, desempenhadas onde ocorram peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação". Ele deverá estar disponível a todo e qualquer momento, sendo considerado como atividade essencial. A ASTA tem a responsabilidade de estabelecer normas para o acesso, a habilitação e o serviço dos práticos, bem como delimitar as zonas de praticagem e especificar as embarcações dispensadas do serviço.

A proposição proíbe a instalação ou retirada dos sinais náuticos de auxílio à navegação ou de demarcações especiais, assim como a alteração de suas características e posicionamento. Ao mesmo tempo, determina que a execução de obra pública ou particular e a instalação de qualquer obstáculo à navegação, sob, sobre e às margens das águas depende de autorização da ASTA.

O Título V, Das Penalidades, dispõe sobre o processo de imposição das sanções e de interposição de recursos. Relaciona as penalidades que, em virtude das infrações, se poderá aplicar, ou seja: multa, suspensão ou cancelamento do documento de habilitação, retirada de tráfego ou impedimento de saída, apreensão da embarcação, embargo ou paralisação da atividade, e demolição da obra.

Aponta como fatores agravantes a reincidência na mesma falta no período de um ano, o emprego de embarcação em ato ilícito, a embriaguez ou o uso de outra substância entorpecente ou tóxica e o envolvimento em ilícitos de embarcação destinada a transporte de passageiros. Os valores das multas serão, anualmente, definidos no mês de janeiro e revistos em julho, pela ASTA.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
450

Por fim, o Título VI, Das Disposições Finais, determina que a ASTA estipulará os valores a serem pagos pelos diversos serviços que prestar, tais como vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias e emissão de certificados. Os acidentes e fatos da navegação serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela ASTA, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo. Os valores arrecadados com a aplicação de multas serão empregados nas atividades de fiscalização exercidas pela Polícia Naval.

Análise do Mérito da Proposição

Claro está que a iniciativa em exame pretende, fundamentalmente, assegurar ao exercício da autoridade marítima, hoje sob a incumbência do Ministério da Marinha, instrumento legal hierarquicamente superior, capaz de pôr termo a dificuldades de natureza jurídica oriundas do questionamento quanto ao real poder de delegação conferido pelo atual Regulamento para o Tráfego Marítimo, aprovado por decreto no ano de 1982.

Tal objetivo, secundado por alguns outros de relevante interesse, foi consubstanciado em texto consideravelmente pormenorizado, ainda pouco afeto à essencialidade que deveria pautar a inclusão de cada dispositivo na lei, embora distante da particularização da norma hoje em vigor.

A convicção a respeito desse juízo, aparentemente desconsiderado quando da análise da matéria nas comissões anteriores, forçou-nos a perscrutar o projeto em busca dos tópicos que julgamos seriam estritamente necessários à consecução de um bom desempenho por parte dos que assumem responsabilidade pela segurança da navegação, pela salvaguarda da vida humana nas vias navegáveis e pela prevenção da poluição causada por embarcações.

Posta em exame a propositura, já de início ficou a nítida impressão de que se estava criando, talvez inadvertidamente, um ente com algumas características e atribuições plenamente dispensáveis, já afetas à Marinha, na figura de seu comandante supremo ou de órgãos a ele subordinados. Melhor nos pareceu, assim, eliminar as referências à Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário - ASTA, porquanto incongruentes com as circunstâncias que hoje se nos apresentam.

De se notar, também, a necessidade de exclusão de vários dispositivos presentes no texto original que não concorriam efetivamente para garantir a eficácia da futura lei. Entre eles, destacamos:

a) os que tencionavam classificar minuciosamente as embarcações e a navegação marítima;

b) os que estabeleciam definições desnecessárias diante dos novos parâmetros que procuramos fixar para o projeto;

c) os que especificavam questões pertinentes aos tripulantes;

d) os que adentravam matéria típica de regulamentação ou estranha à natureza da iniciativa, tais como:

construção de embarcações, arqueação e borda livre de embarcações;

- classificação e marcação de embarcações;

- reparo de embarcações, estaleiros, carreiras, diques, clubes, marinas e entidades desportivas náuticas;

- grupos e categorias do pessoal da navegação maritima, da navegação interior e da atividade de esporte e recreio;

- entrada e saida de embarcações nas navegações maritima e interior, e sinalização e obstáculos à navegação.

Mister destacar, ainda, que julgamos conveniente evitar a proliferação de vinculações das penalidades previstas com as diversas infrações ali capituladas, transferindo essa incumbência ao Poder Executivo, de maneira a facilitar eventuais ajustes que se entendam necessários para abrandar ou enrijecer o tratamento dispensado aos transgressores.

Outrossim, é importante ressaltar que nos parece muito mais adequado o uso da expressão "Inspeção Naval" ao invés de "Polícia Naval", para não se confundir a atividade prevista no projeto de lei com a repressão ao contrabando ou aos furtos e assaltos praticados em embarcações e portos.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
451

Por fim, compete-nos esclarecer as modificações propostas nos dispositivos que tratam do serviço de praticagem.

Constatamos nesse caso a ausência de alguns dispositivos essenciais à modernização e diferenciação em relação ao atual Regulamento Geral dos Serviços de Praticagem.Nesse sentido:

a) é imperativo garantir o livre exercicio do serviço de praticagem a todos os aprovados nos exames de qualificação exigidos pela autoridade maritima, eliminando-se a imposição de número máximo de práticos em cada zona de praticagem;

b) deve-se abrir a possibilidade de contratação de práticos por empresas organizadas para a prestação desse serviço especifico ou já dedicadas à atividade de navegação comercial;

c) urge transferir, excepcionalmente, à autoridade maritima a competência para fixar os preços do serviço de praticagem, com o objetivo exclusivo de arbitrar eventuais conflitos entre os prestadores do serviço e os usuários.

Asseguradas na futura lei essas disposições, quer nos parecer esteja satisfatoriamente encaminhada uma solução para os notórios problemas hoje relacionados ao serviço de praticagem. É bom que se diga, sem prejuízo para a segurança da navegação.

Conclusão

Diante do exposto, **voto, pois, pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.259, de 1993, na forma do Substitutivo em anexo**, acatadas as Emendas nº 1 e 2 na forma do Substitutivo e, em seu inteiro teor, a Emenda nº 3.

Sala da Comissão, em 28 de janeiro de 1997.

Deputado Moreira Franco

Relator

1º SUBSTITUTIVO OFERECIDO PELO RELATOR

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I

Das Disposições Gerais

Art. 1º A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta lei.

§ 1º As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2º As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no que couber, ao previsto nesta lei.

Art. 2º Para os efeitos desta lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Amador - todo aquele com habilitação certificada, pela autoridade marítima, para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional;

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada, pela autoridade marítima, para operar embarcações em caráter profissional;

III - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

IV - Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita à inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

VI - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo que consiste na fiscalização do cumprimento desta lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizígia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
452

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação, mediante pagamento ou não;

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e explotação dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, não sendo aquaviário, presta serviços a bordo;

XVII - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo;

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima;

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

XXI - Vistoria - ação técnico-administrativa eventual ou periódica pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

Art. 3° Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta lei.

Art 4° São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

a) habilitação e controle dos aquaviários e amadores;

b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;

c) realização de inspeções navais e vistorias;

d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;

e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;

f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;

g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;

h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuizo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;

i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;

j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;

l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxilios à navegação.

II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;

III - determinar a tripulação de segurança das embarcações;

IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;

V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

VI - estabelecer os limites da navegação interior;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval;

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Art 5° A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

I - não entrar no porto;

II - não sair do porto;

III - sair das águas sob jurisdição nacional;

IV - arribar em porto nacional.

Art. 6° A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres.

CAPITULO II

Do Pessoal

Art. 7° Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações.

Parágrafo único. O embarque e desembarque de tripulantes submete-se às regras dos respectivos contratos de trabalho.

Art. 8º Compete ao Comandante:

I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;

II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

III - manter a disciplina a bordo;

IV - proceder:

a) à lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos a bordo, nos termos da legislação especifica;

b) ao inventário e à arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os à autoridade competente, nos termos da legislação especifica;

c) à realização de casamentos e à aprovação de testamentos *in extremis*, nos termos da legislação especifica;

V - comunicar à autoridade maritima:

a) qualquer alteração dos sinais náuticos de auxilio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar;

b) acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação;

c) infração a esta lei ou às normas e regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação.

Parágrafo único. O descumprimento das disposições contidas neste artigo sujeita o Comandante às penalidades de multa ou suspensão do certificado de habilitação, que podem ser cumulativas.

Art. 9º Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Art. 10. O Comandante, no exercicio de suas funções e para garantia da segurança das pessoas, da embarcação e da carga transportada, pode:

I - impor sanções trabalhistas previstas na legislação pertinente;

II - ordenar o desembarque de qualquer pessoa;

III - ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindivel para a manutenção da integridade fisica de terceiros, da embarcação ou da carga;

IV - determinar o alijamento de carga.

Art. 11. O Comandante, no caso de impedimento, é substituido por outro tripulante, segundo a precedência hierárquica, estabelecida pela autoridade maritima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
453

CAPÍTULO III
Do Serviço de Praticagem

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.

§ 1° A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, sendo concedida especificamente para cada zona de praticagem, após a aprovação em exame e estágio de qualificação.

§ 2° A manutenção da habilitação do prático depende do cumprimento da freqüência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima.

§ 3° É assegurado a todo prático habilitado na forma prevista no *caput* deste artigo o livre exercício do serviço de praticagem, individualmente, organizado em associação ou contratado por empresa.

§ 4° A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas.

Parágrafo único. Para assegurar o disposto no *caput* deste artigo, a autoridade marítima poderá:

I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem;

II - fixar o preço dos serviços de praticagem;

III - requisitar o serviço de práticos.

Art. 15. O prático não pode recusar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento do mesmo.

CAPÍTULO IV
Das Medidas Administrativas

Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

I - apreensão do certificado de habilitação;

II - apreensão, retirada do trafego ou impedimento da saida de embarcação;

III - embargo de construção, reparo ou alteração das caracteristicas de embarcação;

IV - embargo da obra;

V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

§ 1° A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta lei, possuindo caráter complementar a elas.

§ 2° As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a imposição.

Art. 17. A embarcação apreendida deve ser recolhida a local determinado pela autoridade maritima.

§ 1° A autoridade maritima designará responsável pela guarda de embarcação apreendida, o qual poderá ser seu proprietário, armador ou preposto.

§ 2° A irregularidade determinante da apreensão deve ser sanada no prazo de 90 (noventa) dias, sob pena de a embarcação ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
454

Art. 18. O proprietário, armador ou preposto responde, nesta ordem, perante à autoridade maritima, pelas despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida.

Art. 19. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitam o causador a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, independentemente da penalidade prevista.

Art. 20. A autoridade maritima sustará o andamento de qualquer documento ou ato administrativo de interesse de quem estiver em débito decorrente de infração a esta lei, até a quitação.

Art. 21. O procedimento para a aplicação das medidas administrativas obedecerá ao disposto no Capitulo V.

Parágrafo único. Para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação, a autoridade maritima poderá aplicar as medidas administrativas liminarmente.

CAPITULO V
Das Penalidades

Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurado o contraditório e a ampla defesa.

Art. 23. Constatada infração, será lavrado Auto de Infração pela autoridade competente designada pela autoridade maritima.

§ 1° Cópia do Auto de Infração será entregue ao infrator, o qual disporá de 5 (cinco) dias úteis, contados da data do recebimento do Auto, para apresentar sua defesa.

§ 2° Será considerado revel o infrator que não apresentar sua defesa.

Art. 24. A autoridade referida pelo artigo anterior disporá de 30 (trinta) dias para proferir a decisão, devidamente fundamentada.

§ 1° Da decisão a que se refere o *caput* deste artigo caberá recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contado da data da respectiva notificação, dirigido à autoridade superior designada pela autoridade maritima, que proferirá decisão no prazo e forma previstos no *caput*.

§ 2° Em caso de recurso contra a aplicação da pena de multa, será exigido o depósito prévio do respectivo valor, devendo o infrator juntar, ao recurso, o correspondente comprovante.

Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - multa;

II - suspensão do certificado de habilitação;

III - cancelamento do certificado de habilitação;

IV - demolição de obras e benfeitorias.

Parágrafo único. As penalidades previstas nos incisos I e IV poderão ser cumuladas com qualquer das outras.

Art. 26. O Poder Executivo fixara anualmente o valor das multas, considerando a gravidade da infração.

Art. 27. A pena de suspensão não poderá ser superior a 12 (doze) meses.

Art. 28. Decorridos 2 (dois) anos de imposição da pena de cancelamento, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os requisitos estabelecidos para a certificação de habilitação.

Art. 29. A demolição, ordenada pela autoridade maritima, de obra ou benfeitoria será realizada pelo infrator, que arcará também com as despesas referentes à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação.

Parágrafo único. A autoridade maritima poderá providenciar diretamente a demolição da obra e a recomposição do local, por seus próprios meios ou pela contratação de terceiros, às expensas do infrator.

Art. 30. São circunstâncias agravantes:

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
455

I - reincidência;

II - emprego de embarcação na prática de ato ilícito;

III - embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica;

IV - grave ameaça à integridade física de pessoas.

Art. 31. A aplicação das penalidades para as infrações às normas baixadas em decorrência do art. 4°, I, b, desta lei, cometidas nas áreas adjacentes às praias, far-se-á:

I - na hipótese do art. 6° desta lei, pelos órgãos municipais competentes, no caso da pena de multa, sem prejuízo das penalidades previstas nas leis e posturas municipais;

II - pela autoridade competente designada pela autoridade marítima, nos demais casos.

Art. 32. Ressalvado o disposto no art. 24, § 2° desta lei, o infrator disporá do prazo de 15 (quinze) dias corridos, a contar da intimação, para pagar a multa.

Art. 33. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela autoridade marítima, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

Parágrafo único. Nos casos de que trata este artigo, é vedada a aplicação das sanções previstas nesta lei antes da decisão do Tribunal Marítimo sempre que uma infração for constatada no curso de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção da hipótese de poluição das águas.

Art. 34. Respondem solidária e isoladamente pelas infrações a esta lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador ou preposto;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais;

IV - o autor material.

Art. 35. As multas, exceto as previstas no art. 31, I, serão arrecadadas pela autoridade marítima, sendo o montante auferido empregado nas atividades de fiscalização desta lei e das normas decorrentes.

CAPÍTULO VI
Das Disposições Finais e Transitórias

Art. 36. As normas decorrentes desta lei obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à

salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.

Art. 37. A arguição contra normas ou atos baixados em decorrência desta lei será encaminhada à autoridade que os aprovou e, em grau de recurso, à autoridade a qual esta estiver subordinada.

Art. 38. As despesas com os serviços a serem prestados pela autoridade marítima, em decorrência da aplicação desta lei, tais como vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros, serão indenizadas pelos interessados.

Parágrafo único. Os emolumentos previstos neste artigo terão seus valores estipulados pela autoridade marítima e serão pagos no ato da solicitação do serviço.

Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.

Art. 40. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado a partir da data de sua publicação.

Art. 41. Esta lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após a data de sua publicação.

Art. 42. Revogam-se o Decreto-lei nº 2.161, de 30 de abril de 1940; os §§ 1º e 2º do art. 3º, o art. 5º e os arts. 12 a 23 do Decreto-lei nº 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941; o Decreto-lei nº 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-lei nº 4.557, de 10 de agosto de 1942; a Lei nº 5.838, de 5 de dezembro de 1972 e demais disposições em contrário.

EMENDA Nº 1 / 97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA SUPRESSIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o inciso II do Art. 2º do Substitutivo do Relator ao PL nº 4.259/93, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A matéria já se encontra devidamente regulamentada pelo Decreto nº 87648, de 24 de setembro de 1982, alterado pelo Decreto nº 511, de 27 de abril de 1992.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997.

Dep. Carlos Santana
PT/RJ

EMENDA Nº 2 / 97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Modifique-se o inciso XV do Art. 2º do Substututivo do Relator ao PL nº 4.259/93, passando a seguinte redação

" Art. 2º

XV - profissional não-tripulante - todo aquele que, não sendo tripulante, presta serviço a bordo "

JUSTIFICATIVA

A presente emenda objetiva adequar o texto conferindo-lhe precisão quanto à diferenciação do profissional, partindo da categorização que atuam enquanto tripulantes, definir os demais prestadores de serviço. Aquaviario e apenas um dos dois tipos de tripulantes

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

EMENDA Nº 3 / 97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Modifique-se a alínea a. do inciso I do Art. 4º do Substututivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, passando a seguinte redação

" Art. 4º

I -

a) estabelecer normas para o controle e fiscalização da inscrição e da carreira do pessoal da Marinha Mercante."

JUSTIFICATIVA

Esta emenda objetiva harmonizar o texto com as disposições do Dec. 87.648, de

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
456

24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantem em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

EMENDA Nº 4/97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93	EMENDA SUPRESSIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se a expressão "e uso de uniformes" constante da alínea f, do inciso I do Art. 4º do Substutuivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93.

JUSTIFICATIVA

O uso de uniformes já é disciplinado pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantem em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

EMENDA Nº 5/97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93	EMENDA SUPRESSIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o inciso III do Art. 4º do Subsututivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais

JUSTIFICATIVA

A matéria já se encontra disciplinada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, que trata do Regulamento para Tráfego Marítimo no Capítulo XII, do Título II, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

EMENDA Nº 6 / 97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA SUPRESSIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art. 7º do Substutuivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais

JUSTIFICATIVA

A materia já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantem em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
457

EMENDA Nº 7 / 97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art. 8º do Substutuivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais

JUSTIFICATIVA

A materia ja esta devidamente regulamentada pelo Dec 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantem em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

EMENDA Nº 8/97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Pagina
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art 9º do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A materia já está devidamente regulamentada pelo Dec 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantem em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

EMENDA Nº 9/97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art 10 do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
458

JUSTIFICATIVA

A matéria já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

EMENDA Nº 10 / 97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art. 11 do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A matéria já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

EMENDA Nº 11 / 97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art. 12 do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A matéria já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

EMENDA Nº 12 / 97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art. 13 do Substutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A matéria já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

EMENDA Nº 13 / 97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art. 14 do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A matéria já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

EMENDA Nº 14 / 97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art. 15 do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais

JUSTIFICATIVA

A matéria já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento.

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

Lote: 72
PL Nº 4259/1993
Caixa: 205
459

EMENDA Nº 15/97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o inciso I do Art. 16 do Substutuivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais

JUSTIFICATIVA

A materia já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantem em vigor o texto do referido regulamento

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

EMENDA Nº 16/97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se os incisos II e III, Art. 25 do Substutuivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais

JUSTIFICATIVA

A materia já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantem em vigor o texto do referido regulamento

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

EMENDA Nº 17 / 97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art. 27 do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais

JUSTIFICATIVA

A matéria já esta devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantém em vigor o texto do referido regulamento

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
460

EMENDA Nº 18 / 97 S

Projeto de Lei nº n.º 4.259/93

EMENDA MODIFICATIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
CARLOS SANTANA	PT	RJ	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o Art. 28 do Substitutivo do Relator ao P.L. nº 4.259/93, renumerando-se os demais

JUSTIFICATIVA

A matéria já está devidamente regulamentada pelo Dec. 87.648, de 24.09.82, modificado pelo Dec. nº 511, de 27.04.92, considerando a emenda da Dep. Telma de Souza, PT/SP, que mantem em vigor o texto do referido regulamento

Sala das Comissões, 06 de fevereiro de 1997

EMENDA Nº
19 / 93

PROPOSIÇÃO	CLASSIFICAÇÃO
____ / ____	( ) SUPRESSIVA ( ) MODIFICATIVA ( ) AGLUTINATIVA (x) ADITIVA DE _____ ( ) SUBSTITUTIVA _____

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

AUTOR	PARTIDO	UF	PAGINA
DEPUTADO TELMA DE SOUZA	"PT"	SP	01 / 04

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA Nº

Adiciona-se a expressão em negrito ao texto do art. 42 do Substitutivo do Relator ao PL. nº 4.259/93, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 42. Revogue-se o Decreto-Lei nº 2.161, de 30 de abril de 1940; os §§ 1º e 2º do art. 3º, o Art. 5º e os Arts. 12 a 23 do Decreto-Lei nº 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-Lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941; o Decreto-Lei nº 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto Lei nº 4.557,de 10 de agosto de 1942; a Lei nº 5.838, de 05 de dezembro de 1972; o Titulo I, Titulo II Capitulo XI, Titulo III, Titulo IV, Capitulos I a VII e IX a XI e Titulos V e VI do Decreto nº 87.648, de 24 de setembro de 1982, alterado pelo Decreto nº 511, de 27 de abril de 1992 e demais disposições em contrario

JUSTIFICATIVA

O substitutivo do Relator ao PL nº 4.259/93, em seu art. 42, embora não revogue expressamente o Regulamento para o trafego Maritimo, baixado pelo Decreto nº 87.648, de 24 de setembro de 1982, alterado pelo Decreto nº 511, de 27 de abril de 1992, assim o faz, um vez que regula por inteiro a materia por ele disciplinada, nos termos do § 1º, do art 2º, da Lei de Introdução ao Código Civil (Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942

Com efeito, a materia ora ressalvada com a emenda ao artigo 42, diz respeito ao pessoal da Marinha Mercante, grupos de categorias, hierarquia funcional a bordo, inspeção de saude, caderneta de inscrição e embarque, titulos de habilitação, embarque, rol de equipagem, rol portuario, tempo de embarque, tripulação de segurança, uniformes, deveres do Capitão e Tripulantes, direitos do Capitão e Tripulantes, penalidades, ensino profissional maritimo, praticagem, nomenclatura e normalização da profissão dos trabalhadores da Marinha Mercante

Os dispositivos cuja vigência deve ser expressamente mantida com esta emenda são claramente de ordem juridica trabalhista e maritima, cuja competência e privativa da União, "ex-vi" do inciso I, do artigo 22, da Constituição Federal

O substitutivo comete grave erro juridico ao delegar a competência da legislação de tais materias para a autoridade maritima, ou seja, um orgão do Ministerio da Marinha, conforme art 39 do substitutivo

Aqui mais outra inconstitucionalidade, eis que vedada a delegação de competência legislativa fora dos parâmetros constitucionais previstos no art 68, § 2º, da Constituição Federal com a agravante de se pretender delegar competência legislativa para autoridade de hierarquia inferior a do propno Presidente da República, que nem sequer solicitou ao Congresso Nacional tal delegação

Quem nos ensina e o professor de Direito Constitucional, Dr Michel Temer, em seu compêndio de "Elementos de Direito Constitucional", as paginas 143/144, verbis

> "7. **Leis delegadas**
> As leis delegadas derivam de exceção ao principio da indelegabilidade de atribuições
>
> A lei delegada, prevista no art. 59, IV e depois no art 68 da Constituição é exceção ao principio da indelegabilidade de atribuições de um Poder para outro Poder No art. 68, o constituinte afirma: "as leis delegadas serãoelaboradas pelo Presidente da República que devera solicitar a delegaçãoaoCongresso Nacional" E uma delegação externa corporis, ou seja, para fora do corpo do Poder Legislativo
>
> Delegar atribuições, para o constituinte, significa retirar parcela de atribuições de um Poder para entrega-lo a outro Poder
>
> Delegação de atribuição, segundo o Texto Constitucional, se verifica com o deslocamento de parcela de atribuição do Legislativo, por vontade deste, para outro Poder, o que se da na delegação externa corporis Na que autoriza o Presidente da República editar lei. Delegação de atribuições e, efetivamente, a transferência de parte da atividade legislativa ao Presidente da República.
> A delegação ao Presidente da republica se faz por meio de resolução do Congresso Nacional (art. 68, § 2)
>
> Por outra parte, so e possivel delegar ao Presidente da Republica se este solicitar. Em outras palavras, o Legislativo não pode obrigar o Presidente da República a legislar
>
> Ainda são indelegaveis os atos de competência exclusiva do Congresso Nacional (aqueles arrolados no art 49), os de competência exclusiva da Câmara dos Deputados (arrolados no art 51), os de competência exclusiva do Senado Federal (arrolados no art. 52) e as leis sobre organização do Poder Judiciario e do Ministerio Público, a legislação sobre nacionalidade, cidadania, direitos individuais, politicos, eleitoral e sobre planos plurianuais, diretrizes orçamentarias e orçamento. São indelegaveis, tambem, as materias reservadas a lei complementar "

PARLAMENTAR

06/02/97
DATA

ASSINATURA

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
461

EMENDA Nº 20/97-5

Projeto de Lei nº 4.259/93

EMENDA SUPRESSIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
MÁRIO MARTINS	PMDB	PA	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o paragrafo 4º do art. 13, do substitutivo do Relator ao PL nº 4.259/93, renumerando-se as demais.

A habilitação de comandantes de navios de bandeira brasileira para conduzir embarcações sob seus comandos no interior de zona de praticagem especifica ou em parte dela abre serio e grave precedente, que podera ocasionar acidentes de conseqüências imprevisiveis. Em verdade, o trafego aquaviario apresenta peculiaridades distintas nas diversas regiões do pais. Na Amazônia, por exemplo, uma de suas caracteristicas marcantes é a coexistência, nas mesmas vias navegáveis, das navegações de longo curso, de cabotagem e interior. São vias frequentadas por vários tipos de embarcações, desde a simples canoa do ribeirinho passando pelos barcos à vela, até os sistemas "Ro-ro" caboclo, constituidos de vasta frota de balsas e empurradores, transportando milhares de toneladas de carga, culminando com o tráfego dos navios transoceânicos. Imprescindivel, pois, a presença de profissionais com uma larga vivência na região, os práticos, acostumados aos hábitos e à linguagem regional, para assessorarem os comandantes durante as longas travessias no interior das diversas zonas de praticagem.

Sala das Comissões, 12 de fevereiro de 1997.

EMENDA Nº 21 / 97-5

Projeto de Lei nº 4.259/93

EMENDA SUPRESSIVA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Autor	Partido	UF	Página
MÁRIO MARTINS	PMDB	PA	01

Texto/Justificação

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o inciso II, do art. 14, do substitutivo do Relator ao PL nº 4.259, de 1993, renumerando-se as demais.

JUSTIFICATIVA

Esta emenda visa manter as diretrizes da política governamental, deixando a critério do empregador e dos prestadores de serviços a livre negociação de seus salários ou de suas remunerações pelos serviços prestados. Manter-se o inciso que se pretende suprimir representa um paradoxo, um contrasenso e, até mesmo, incoerência que não podem nem devem subsistir.

Sala das Comissões, 12 de fevereiro de 1997.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
462

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4.259-B/93

Nos termos do art. 119, *caput*, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para

apresentação de emendas ao substitutivo oferecido pelo relator, a partir de 30/01/97, por cinco sessões. Esgotado o prazo, foram apresentadas vinte e uma emendas.

Sala da Comissão, em 19 de março de 1997.

Ruy Omar Prudêncio da Silva
Secretário

PARECER ÀS EMENDAS AO SUBSTITUTIVO

I - RELATÓRIO

Encontram-se sob exame desta Comissão vinte e uma emendas ao Substitutivo do relator ao Projeto de Lei nº 4.259, de 1993, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Dezoito dessas emendas foram apresentadas pelo Deputado Carlos Santana, duas delas modificativas e dezesseis supressivas. Uma emenda foi apresentada pela Deputada Telma de Souza, de natureza aditiva. Outras duas pelo Deputado Mário Martins, ambas supressivas.

II - VOTO DO RELATOR

Nota-se que as emendas apresentadas pelo Deputado Carlos Santana têm estreita ligação com a emenda apresentada pela Deputada Telma de Souza. Esta visa a incluir referência explícita à revogação de vários dispositivos do Decreto nº 87.648, de 1982, de maneira que não se configure a revogação implícita do diploma legal como um todo. Os dispositivos que procura preservar no referido decreto, afirma, seriam de natureza jurídica trabalhista e marítima, portanto, de competência privativa da União, não podendo os assuntos ali tratados serem remetidos à autoridade marítima para nova regulamentação, como dispõe o substitutivo.

De fato, as mencionadas matérias são de competência legislativa exclusiva da União. Contudo, não se pode restringir a União ao Poder Legislativo. Inúmeras matérias merecem regulamentação por normas legais de iniciativa do Poder Executivo, desde que haja previsão maior nessa sentido ou já exista atribuição especifica regulamentadora atribuida por lei ao órgão ao qual se vincula a matéria. O Ministério da Marinha, ao regulamentar os assuntos levantados pela nobre Deputada Telma de Souza, estaria apenas a cumprir atribuição que lhe foi incumbida por lei, em consonância com as responsabilidades que lhe são inerentes, emanadas da Lei Complementar nº 69, de 1991. Diga-se, ainda, que o Projeto de Lei nº 4.259/93 é iniciativa do Poder Executivo, o qual já previra como atribuição da ASTA - Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário,

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
463

vinculada ao Ministério da Marinha, a série de competências normativas que este substitutivo apenas reforça. Não há que se falar, portanto, em necessidade de lei delegada ou desrespeito ao preceito constitucional contido no art. 61, § 1°, inciso *e*.

Considerando , enfim, que a emenda apresentada pela Deputada Telma de Souza não nos parece encontrar embasamento jurídico suficiente e, ademais, pretende limitar o exercício normativo da autoridade marítima, interessada tanto quanto este relator, no aperfeiçoamento das questões relativas à segurança do tráfego aquaviário, somos favoráveis a sua rejeição. Conseqüentemente, somos também favoráveis a rejeição das dezoito emendas apresentadas pelo Deputado Carlos Santana, por estarem. como dissemos inicialmente, estreitamente relacionadas à emenda de autoria da Deputada Telma de Souza.

Por derradeiro, cabe-nos apreciar as emendas apresentadas pelo Deputado Mário Martins. Sua primeira sugestão é de que se retire a possibilidade de que a autoridade marítima habilite comandantes de navios a atuarem como práticos em determinadas circunstâncias. Tendo em vista nosso objetivo de engendrar uma legislação que permita a redução dos preços do serviço de praticagem, respeitados os padrões de segurança aplicáveis ao setor - dos quais, obviamente, é mais do que qualquer um sabedora a autoridade marítima, responsável pela referida habilitação - somos pela rejeição da primeira emenda de autoria do Deputado Mário Martins. A segunda emenda apresentada tenciona retirar do texto do substitutivo dispositivo que dá à autoridade marítima a faculdade de fixar o preço dos serviços de praticagem, com a justificativa de que se estaria interferindo demasiadamente no setor. Ocorre que a praticagem não é um serviço em que se aplique o mecanismo de oferta e demanda, sendo os preços ali praticados normalmente imunes às regras de mercado. Como estão obrigadas a contratar prático para trafegar com seus navios nas zonas de praticagem definidas pela autoridade marítima, a qual também tem o poder de definir o número de práticos nessas zonas, as empresas de navegação podem, muitas vezes, ficar sujeitas à imposição de preços abusivos. Queremos crer que, como salvaguarda à obrigatoriedade de contratação de serviços de um mercado cativo, deve o armador - e por conseguinte a própria sociedade, interessada no menor custo final dos produtos transportados - contar com o poder de intervenção da autoridade pública, a fim de garantir que não se pratique preços extorsivos no setor, como hoje vem se verificando em quase todos os portos do País. Logo, somos contrários à segunda emenda apresentada pelo Deputado Mário Martins.

Ante todo o exposto, **nosso parecer é pela rejeição das emendas de n° 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 e 21**.

Sala da Comissão, em 18 de junho de 1997.

Deputado Moreira Franco
Relator

PARECER REFORMULADO

I - RELATÓRIO

Após a apresentação de nosso parecer ao Projeto de Lei nº 4.259, de 1993, fomos procurados por diversas entidades interessadas em oferecer sugestões de aperfeiçoamento ao substitutivo que havíamos proposto. Considerando a pertinência de muitas das recomendações, decidimos reformular o texto legal originalmente produzido, submetendo à apreciação desta Comissão o presente parecer reformulado.

II - VOTO DO RELATOR

Em virtude de sugestões recebidas ao longo do processo de elaboração e discussão de nosso substitutivo ao Projeto de Lei nº 4.259, de 1993, fizemos nele promover as seguintes modificações: (i) retirou-se da definição de passageiro a expressão "mediante pagamento ou não"; (ii) substitui-se, na definição de não-tripulante, a expressão "não sendo aquaviário" pela expressão "sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação" e incluiu-se a expressão "eventuais", para carcaterizar o tipo de serviço que o dito profissional exerce a bordo; (iii) substitui-se, na alínea *a* do inciso I do art. 4º, a expressão "controle" pela expressão "cadastro"; (iv) incluiu-se, entre as normas a serem elaboradas pela autoridade marítima, norma que se refira à aplicação de penalidade pelo Comandante; (v) incluiu-se, ao final do inciso III do art. 4º, a expressão "assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada"; (vi) incluiu-se, no *caput* do art. 5º, a expressão "à tripulação"; (vii) deu-se ao parágrafo único do art. 7º a seguinte redação: "O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho"; (viii) incluiu-se, no parágrafo único do art. 8º, a expressão "nos termos do art.22 desta lei"; (ix) substituiu-se, no inciso I do art. 10, a expressão "trabalhistas" pela expressão "disciplinares"; (x) substitui-se, no § 1º do art. 23, o prazo de "5 dias úteis" pelo prazo de "15 dias úteis".

Essas as modificações que julgamos oportuno realizar.

Diante do exposto, voto, pois, pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.259, de 1993, na forma do substitutivo reformulado em anexo, mantidos, no que a ele não contrariar, os termos do parecer original. Quanto às emendas adotadas pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, pronunciamo-nos da seguinte maneira: aprovamos, na forma do Substitutivo, as Emendas nº 1, 2, 3 e 6; aprovamos parcialmente, na forma do Substitutivo, a Emenda nº 7; por fim, rejeitamos as Emendas nº 4, 5, 8, 9, 10 e 11.

Sala da Comissão, em 18 de junho de 1997

Deputado MOREIRA FRANCO
Relator

2º SUBSTITUTIVO OFERECIDO PELO RELATOR

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I

Das Disposições Gerais

Art. 1° A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta lei.

§ 1° As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2° As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no couber, ao previsto nesta lei.

Art. 2° Para os efeitos desta lei, ficam estabelecidas os seguintes conceitos e definições:

I - Amador - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional;

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada, pela autoridade marítima, para operar embarcações em caráter profissional;

III - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

IV - Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita à inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
464

VI - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizígia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação;

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e explotação dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo;

XVII - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo;

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima;

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

XXI - Vistoria - ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

Art. 3° Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta lei.

Art. 4° São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;

b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;

c) realização de inspeções navais e vistorias;

d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;

e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;

f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;

g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;

h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;

i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
465

j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;

l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação;

m) aplicação de penalidade pelo Comandante.

II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;

III - determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da lotação fixada;

IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;

V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

VI - estabelecer os limites da navegação interior;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval.

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Art. 5° A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

I - não entrar no porto;

II - não sair do porto;

III - sair das águas jurisdicionais;

IV - arribar em porto nacional.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
466

Art. 6° A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres.

CAPÍTULO II

Do Pessoal

Art. 7° Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações.

Parágrafo único. O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho.

Art. 8° Compete ao Comandante:

I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;

II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

III - manter a disciplina a bordo;

IV - proceder:

a) à lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos a bordo, nos termos da legislação específica;

b) ao inventário e à arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os à autoridade competente, nos termos da legislação específica;

c) à realização de casamentos e aprovação de testamentos *in extremis*, nos termos da legislação específica;

V - comunicar à autoridade marítima:

a) qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar;

b) acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação;

c) infração a esta lei ou às normas e aos regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação.

Parágrafo único. O descumprimento das disposições contidas neste artigo sujeita o Comandante, nos termos do art.22 desta lei, às penalidades de multa ou suspensão do certificado de habilitação, que podem ser cumulativas.

Art. 9° Todas as pessoas a bordo estão sujeitos à autoridade do Comandante.

Art. 10. O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia da segurança das pessoas, da embarcação e da carga transportada, pode:

I - impor sanções disciplinares previstas na legislação pertinente;

II - ordenar o desembarque de qualquer pessoa;

III - ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para a manutenção da integridade fisica de terceiros, da embarcação ou da carga;

IV - determinar o alijamento de carga.

Art. 11. O Comandante, no caso de impedimento, é substituído por outro tripulante, segundo a precedência hierárquica, estabelecida pela autoridade marítima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

CAPÍTULO III

Do Serviço de Praticagem

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.

§ 1° A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, sendo concedida especificamente para cada zona de praticagem, após a aprovação em exame e estágio de qualificação.

§ 2° A manutenção da habilitação do prático depende do cumprimento da freqüência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima.

§ 3° É assegurado a todo prático na forma prevista no *caput* deste artigo o livre exercício do serviço de praticagem.

§ 4° A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas.

Parágrafo único. Para assegurar o disposto no *caput* deste artigo, a autoridade marítima poderá:

I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem;

II - fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem;

III - requisitar o serviço de práticos.

Art. 15. O prático não pode recusar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento do mesmo.

CAPÍTULO IV

Das Medidas Administrativas

Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

I - apreensão do certificado de habilitação;

II - apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação;

III - embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação;

IV - embargo da obra;

V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

§ 1° A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta lei, possuindo caráter complementar a elas.

§ 2° As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a imposição.

Art. 17. A embarcação apreendida deve ser recolhida a local determinado pela autoridade marítima.

§ 1° A autoridade marítima designará responsável pela guarda de embarcação apreendida, o qual poderá ser seu proprietário, armador, ou preposto.

§ 2° A irregularidade determinante da apreensão deve ser sanada no prazo de 90 (noventa) dias, sob pena de a embarcação ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
467

Art. 18. O proprietário, armador ou preposto responde, nesta ordem, perante à autoridade marítima, pelas despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida.

Art. 19. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitam o causador a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, independentemente da penalidade prevista.

Art. 20. A autoridade marítima sustará o andamento de qualquer documento ou ato administrativo de interesse de quem estiver em débito decorrente de infração a esta lei, até a quitação.

Art. 21. O procedimento para a aplicação das medidas administrativas obedecerá ao disposto no Capítulo V.

Parágrafo único. Para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação, a autoridade marítima poderá aplicar as medidas administrativas liminarmente.

CAPÍTULO V

Das Penalidades

Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurando o contraditório e a ampla defesa.

Art. 23. Constatada infração, será lavrado Auto de Infração pela autoridade competente designada pela autoridade marítima.

§ 1º Cópia do Auto de Infração será entregue ao infrator, o qual disporá de 15 (quinze) dias úteis, contados da data de recebimento do Auto, para apresentar sua defesa.

§ 2º Será considerado revel o infrator que não apresentar sua defesa.

Art. 24. A autoridade referida pelo artigo anterior disporá de 30 (trinta) dias para proferir sua decisão, devidamente fundamentada.

§ 1º Da decisão a que se refere este o *caput* deste artigo caberá recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contado da data da respectiva notificação, dirigido à autoridade superior designada pela autoridade marítima, que proferirá decisão no prazo e forma previstos no *caput*.

§ 2º Em caso de recurso contra a aplicação da pena de multa, será exigido o depósito prévio do respectivo valor, devendo o infrator juntar, ao recurso, o correspondente comprovante.

Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - multa;

II - suspensão do certificado de habilitação;

III - cancelamento do certificado de habilitação.

IV - demolição de obras e benfeitorias.

Parágrafo único. As penalidades previstas nos incisos I e IV poderão ser cumuladas com qualquer das outras.

Art. 26. O Poder Executivo fixará anualmente o valor das multas, considerando a gravidade da infração.

Art. 27. A pena de suspensão não poderá ser superior a 12 (doze) meses.

Art. 28. Decorridos 2 (dois) anos de imposição da pena de cancelamento, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os requisitos estabelecidos para a certificação de habilitação.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
468

Art. 29. A demolição, ordenada pela autoridade marítima, de obra ou benfeitoria será realizada pelo infrator, que arcará também com as despesas referentes à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação.

Parágrafo único. A autoridade marítima poderá providenciar diretamente a demolição de obra e a recomposição do local, por seus próprios meios ou pela contratação de terceiros, às expensas do infrator.

Art. 30. São circunstâncias agravantes:

I - reincidência;

II - emprego de embarcação na prática de ato ilícito;

III - embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica;

IV - grave ameaça à integridade física de pessoas.

Art. 31. A aplicação das penalidades para as infrações às normas baixadas em decorrência do art. 4°, I, b, desta lei, cometidas nas áreas adjacentes às praias, far-se-á:

I - na hipótese do art. 6° desta lei, pelos órgãos municipais competentes, no caso da pena de multa, sem prejuízo das penalidades previstas nas leis e posturas municipais;

II - pela autoridade competente designada pela autoridade marítima, nos demais casos.

Art. 32. Ressalvado o disposto no art. 24, § 2º desta lei, o infrator disporá do prazo de 15 (quinze) dias corridos, a contar da intimação, para pagar a multa.

Art. 33. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela autoridade marítima, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

Parágrafo único. Nos casos de que trata este artigo, é vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada no curso de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção da hipótese de poluição das águas.

Art. 34. Respondem solidária e isoladamente pelas infrações a esta lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador ou preposto;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais;

IV - o autor material.

Art. 35. As multas, exceto as previstas no art. 31, I, serão arrecadadas pela autoridade marítima, sendo o montante auferido empregado nas atividades de fiscalização desta lei e das normas decorrentes.

CAPÍTULO VI

Das Disposições Finais e Transitórias

Art. 36. As normas decorrentes desta lei obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.

Art. 37. A argüição contra normas ou atos baixados em decorrência desta lei será encaminhada à autoridade que os aprovou e, em grau de recurso, à autoridade a qual esta estiver subordinada.

Art. 38. As despesas com os serviços a serem prestados pela autoridade marítima, em decorrência da aplicação desta lei, tais como vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros, serão indenizadas pelos interessados.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
469

Parágrafo único. Os emolumentos previstos neste artigo terão seus valores estipulados pela autoridade marítima e serão pagos no ato da solicitação do serviço.

Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.

Art. 40. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado a partir da data de sua publicação.

Art. 41. Esta lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após a data de sua publicação.

Art. 42. Revogam-se o Decreto-lei nº 2.161, de 30 de abril de 1940; os §§ 1º e 2º do art. 3º, o art. 5º e os arts. 12 a 23 do Decreto-lei nº 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941; o Decreto-lei nº 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-lei nº 4.557, de 10 de agosto de 1942; a Lei nº 5.838, de 5 de dezembro de 1972 e demais disposições em contrário.

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente, com substitutivo, o Projeto de Lei nº 4.259-B/93; a emenda nº 3 e parcialmente as emendas nºs 1 e 2 apresentadas na Comissão; rejeitou as emendas nºs 1 a 21 apresentadas ao substitutivo; e aprovou as emendas nºs 1, 2, 3 e 6 adotadas pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, aprovou parcialmente a emenda nº 7 e rejeitou as de nºs 4, 5, 8, 9, 10 e 11, nos termos do parecer reformulado do relator.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:

João Henrique - Presidente, Edinho Araújo e Leônidas Cristino - Vice-Presidentes, Lael Varella, Oscar Andrade, Paulo Gouvêa, Carlos Nelson, Mário Martins, Moreira Franco, Marcus Vicente, Mário Negromonte, Nárcio Rodrigues, Paulo Feijó, Pedro Henry, Roberto Rocha, Vittório Medioli, Chi o da Princesa, Davi Alves Silva, Dolores Nunes, Felipe Mendes, Francisco Silva, João Tota, Duilio Pisaneschi, Philemon Rodrigues, Gonzaga Patriota, José Egydio, Affonso Camargo, De Velasco, Jorge Wilson e Neif Jabur.

Sala da Comissão, em 18 de junho de 1997

Deputado JOÃO HENRIQUE
Presidente

Deputado MOREIRA FRANCO
Relator

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e da outras providências

O CONGRESSO NACIONAL decreta

CAPITULO I

Das Disposições Gerais

Art. 1° A segurança da navegação, nas aguas sob jurisdição nacional, rege-se por esta lei.

§ 1° As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2° As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superficie das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no couber, ao previsto nesta lei.

Art. 2° Para os efeitos desta lei, ficam estabelecidas os seguintes conceitos e definições:

I - Amador - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade maritima para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional;

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada, pela autoridade maritima, para operar embarcações em caráter profissional.

III - Armador - pessoa fisica ou juridica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta.

IV - Comandante (tambem denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsavel pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas a carga, aos tripulantes e as demais pessoas a bordo.

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade maritima e

suscetivel de se locomover na agua, por meios proprios ou não, transportando pessoas ou cargas.

VI - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade maritima, com atribuição do nome e do numero de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizigia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas maritimas consideradas desabrigadas;

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baias, angras, enseadas e áreas maritimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação;

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada as atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e explotação dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Pratico - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo;

XVII - Proprietário - pessoa fisica ou juridica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade maritima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Maritimo;

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
470

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Maritimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Maritima;

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade minima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

XXI - Vistoria - ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas

Art. 3° Cabe à autoridade maritima promover a implementação e a execução desta lei, com o proposito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio

Paragrafo unico No exterior, a autoridade diplomatica representa a autoridade maritima, no que for pertinente a esta lei

Art. 4° São atribuições da autoridade maritima:

I - elaborar normas para

a) habilitação e cadastro dos aquaviarios e amadores,

b) trafego e permanência das embarcações nas aguas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saida de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas,

c) realização de inspeções navais e vistorias,

d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações,

e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade,

f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais,

g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;

h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviario e à segurança da navegação, sem prejuizo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;

i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas nauticas, no que diz respeito a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores.

j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras.

l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxilios a navegação.

m) aplicação de penalidade pelo Comandante

II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço e obrigatoria e especificar as embarcações dispensadas do serviço.

III - determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado as partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada;

IV - determinar os equipamentos e acessorios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;

V - estabelecer a dotação minima de equipamentos e acessorios de segurança para embarcações e plataformas;

VI - estabelecer os limites da navegação interior;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio,

VIII - definir áreas maritimas e interiores para constituir refúgios provisorios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos,

IX - executar a inspeção naval.

X - executar vistorias diretamente ou por intermedio de delegação a entidades especializadas

Art. 5º A embarcação estrangeira, submetida a inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precarias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, a tripulação, a terceiros ou a segurança do trafego aquaviario, pode ser ordenada a

I - não entrar no porto,

II - não sair do porto,

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
471

III - sair das aguas jurisdicionais.

IV - arribar em porto nacional

Art 6° A autoridade maritima podera delegar aos municipios a fiscalização do trafego de embarcações que ponham em risco a integridade fisica de qualquer pessoa nas areas adjacentes as praias, quer sejam maritimas, fluviais ou lacustres

CAPITULO II

Do Pessoal

Art. 7° Os aquaviários devem possuir o nivel de habilitação estabelecido pela autoridade maritima para o exercicio de cargos e funções a bordo das embarcações.

Paragrafo único. O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho.

Art. 8° Compete ao Comandante:

I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil,

II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da propria embarcação e da carga,

III - manter a disciplina a bordo,

IV - proceder

a) a lavratura, em viagem, de termos de nascimento e obito ocorridos a bordo, nos termos da legislação especifica,

b) ao inventario e a arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os a autoridade competente, nos termos da legislação especifica,

c) a realização de casamentos e aprovação de testamentos *in extremis*, nos termos da legislação especifica.

V - comunicar a autoridade maritima

a) qualquer alteração dos sinais nauticos de auxilio a navegação e qualquer obstaculo ou estorvo à navegação que encontrar,

b) acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação,

c) infração a esta lei ou as normas e aos regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
472

Paragrafo único. O descumprimento das disposições contidas neste artigo sujeita o Comandante, nos termos do art.22 desta lei, às penalidades de multa ou suspensão do certificado de habilitação, que podem ser cumulativas.

Art. 9° Todas as pessoas a bordo estão sujeitos à autoridade do Comandante.

Art. 10. O Comandante, no exercicio de suas funções e para garantia da segurança das pessoas, da embarcação e da carga transportada, pode:

I - impor sanções disciplinares previstas na legislação pertinente.

II - ordenar o desembarque de qualquer pessoa.

III - ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessario com algemas, quando imprescindivel para a manutenção da integridade fisica de terceiros, da embarcação ou da carga.

IV - determinar o alijamento de carga.

Art. 11. O Comandante, no caso de impedimento, e substituido por outro tripulante, segundo a precedência hierarquica, estabelecida pela autoridade maritima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

CAPITULO III

Do Serviço de Praticagem

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.

§ 1° A inscrição de aquaviarios como praticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade maritima, sendo concedida especificamente para cada zona de praticagem, apos a aprovação em exame e estágio de qualificação.

§ 2° A manutenção da habilitação do prático depende do cumprimento da frequência minima de manobras estabelecida pela autoridade maritima.

§ 3° E assegurado a todo pratico na forma prevista no *caput* deste artigo o livre exercicio do serviço de praticagem.

§ 4° A autoridade maritima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de

praticagem especifica ou em parte dela, os quais serão considerados como praticos nesta situação exclusiva

Art 14 O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponivel nas zonas de praticagem estabelecidas

Paragrafo unico Para assegurar o disposto no *caput* deste artigo, a autoridade maritima podera

I - estabelecer o numero de praticos necessario para cada zona de praticagem.

II - fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem,

III - requisitar o serviço de praticos

Art. 15 O prático não pode recusar-se a prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento do mesmo

CAPITULO IV

Das Medidas Administrativas

Art. 16. A autoridade maritima pode adotar as seguintes medidas administrativas

I - apreensão do certificado de habilitação,

II - apreensão, retirada do trafego ou impedimento da saida de embarcação.

III - embargo de construção, reparo ou alteração das caracteristicas de embarcação.

IV - embargo da obra.

V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas

§ 1º A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta lei, possuindo carater complementar a elas

§ 2º As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a imposição

Art 17 A embarcação apreendida deve ser recolhida a local determinado pela autoridade maritima

§ 1° A autoridade maritima designara responsavel pela guarda de embarcação apreendida, o qual podera ser seu proprietario, armador, ou preposto.

§ 2° A irregularidade determinante da apreensão deve ser sanada no prazo de 90 (noventa) dias, sob pena de a embarcação ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 18. O proprietário, armador ou preposto responde, nesta ordem, perante à autoridade maritima, pelas despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida.

Art. 19. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitam o causador a repara-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, independentemente da penalidade prevista.

Art. 20. A autoridade maritima sustará o andamento de qualquer documento ou ato administrativo de interesse de quem estiver em debito decorrente de infração a esta lei, até a quitação.

Art. 21. O procedimento para a aplicação das medidas administrativas obedecera ao disposto no Capitulo V.

Paragrafo unico. Para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação, a autoridade maritima podera aplicar as medidas administrativas liminarmente.

CAPITULO V

Das Penalidades

Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurando o contraditorio e a ampla defesa.

Art. 23. Constatada infração, sera lavrado Auto de Infração pela autoridade competente designada pela autoridade maritima.

§ 1° Cópia do Auto de Infração sera entregue ao infrator, o qual dispora de 15 (quinze) dias uteis, contados da data de recebimento do Auto, para apresentar sua defesa.

§ 2° Sera considerado revel o infrator que não apresentar sua defesa.

Art. 24. A autoridade referida pelo artigo anterior dispora de 30 (trinta) dias para proferir sua decisão, devidamente fundamentada.

§ 1° Da decisão a que se refere este o *caput* deste artigo cabera recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de 5 (cinco) dias uteis, contado da data da respectiva notificação, dirigido à autoridade superior designada pela autoridade maritima, que proferirá decisão no prazo e forma previstos no *caput*.

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
473

§ 2º Em caso de recurso contra a aplicação da pena de multa, sera exigido o deposito previo do respectivo valor, devendo o infrator juntar, ao recurso, o correspondente comprovante

Art 25 As infrações são passiveis das seguintes penalidades

I - multa,

II - suspensão do certificado de habilitação,

III - cancelamento do certificado de habilitação

IV - demolição de obras e benfeitorias

Paragrafo unico As penalidades previstas nos incisos I e IV poderão ser cumuladas com qualquer das outras

Art 26 O Poder Executivo fixara anualmente o valor das multas, considerando a gravidade da infração

Art 27 A pena de suspensão não podera ser superior a 12 (doze) meses

Art 28 Decorridos 2 (dois) anos de imposição da pena de cancelamento, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os requisitos estabelecidos para a certificação de habilitação

Art 29 A demolição, ordenada pela autoridade maritima, de obra ou benfeitoria sera realizada pelo infrator, que arcará também com as despesas referentes à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação

Paragrafo unico A autoridade maritima podera providenciar diretamente a demolição de obra e a recomposição do local, por seus proprios meios ou pela contratação de terceiros, as expensas do infrator

Art 30 São circunstâncias agravantes

I - reincidência,

II - emprego de embarcação na pratica de ato ilicito,

III - embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou toxica,

IV - grave ameaça a integridade fisica de pessoas

Art 31 A aplicação das penalidades para as infrações as normas baixadas em decorrência do art 4º, I, b, desta lei, cometidas nas areas adjacentes as praias, far-se-á

I - na hipotese do art. 6° desta lei, pelos orgãos municipais competentes, no caso da pena de multa, sem prejuizo das penalidades previstas nas leis e posturas municipais;

II - pela autoridade competente designada pela autoridade maritima, nos demais casos.

Art. 32. Ressalvado o disposto no art. 24, § 2° desta lei, o infrator disporá do prazo de 15 (quinze) dias corridos, a contar da intimação, para pagar a multa.

Art. 33. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei especifica, ai incluidos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela autoridade maritima, para posterior julgamento no Tribunal Maritimo.

Paragrafo único. Nos casos de que trata este artigo, é vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Maritimo, sempre que uma infração for constatada no curso de inquerito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção da hipotese de poluição das aguas.

Art. 34. Respondem solidária e isoladamente pelas infrações a esta lei:

I - no caso de embarcação, o proprietario, o armador ou preposto;

II - o proprietario ou construtor da obra;

III - a pessoa fisica ou juridica proprietaria de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais;

IV - o autor material.

Art. 35. As multas, exceto as previstas no art. 31, I, serão arrecadadas pela autoridade maritima, sendo o montante auferido empregado nas atividades de fiscalização desta lei e das normas decorrentes.

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
474

CAPITULO VI

Das Disposições Finais e Transitorias

Art. 36. As normas decorrentes desta lei obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.

Art. 37. A argüição contra normas ou atos baixados em decorrência desta lei será encaminhada à autoridade que os aprovou e, em grau de recurso, à autoridade a qual esta estiver subordinada.

Art. 38. As despesas com os serviços a serem prestados pela autoridade maritima, em decorrência da aplicação desta lei, tais como vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, pericias, emissão de certificados e outros, serão indenizadas pelos interessados.

Paragrafo unico. Os emolumentos previstos neste artigo terão seus valores estipulados pela autoridade maritima e serão pagos no ato da solicitação do serviço.

Art. 39. A autoridade maritima e exercida pelo Ministerio da Marinha.

Art. 40. O Poder Executivo regulamentara esta lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado a partir da data de sua publicação.

Art. 41. Esta lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias apos a data de sua publicação.

Art. 42. Revogam-se o Decreto-lei nº 2.161, de 30 de abril de 1940, os §§ 1º e 2º do art. 3º, o art. 5º e os arts. 12 a 23 do Decreto-lei nº 2.538, de 27 de agosto de 1940, o Decreto-lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941, o Decreto-lei nº 4.306, de 18 de maio de 1942, o Decreto-lei nº 4.557, de 10 de agosto de 1942, a Lei nº 5.838, de 5 de dezembro de 1972 e demais disposições em contrario.

Sala da Comissão, em 18 de junho de 1997

Deputado **JOÃO HENRIQUE**
Presidente

Deputado **MOREIRA FRANCO**
Relator

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 4259/93

Nos termos do art. 119, caput, I do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, alterado pelo art. 1º, I, da Resolução nº 10/91, o Sen

Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas a partir de 26 / 06 / 97 , por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 30 de junho de 1997

Lote: 72 Caixa: 205
PL Nº 4259/1993
475

SÉRGIO SAMPAIO CONTREIRAS DE ALMEIDA
Secretário

OBS: NO DIA 26/06/97, EM VIRTUDE DE APROVAÇÃO DE REQUERIMENTO DE URGÊNCIA NO PLENÁRIO DA COMISSÃO (ART. 52§5º) E POSTERIOR APROVAÇÃO DO PROJETO, FICA EXTINTO O PRAZO PARA RECEBER EMENDA NESTE ORGÃO TÉCNICO.

PARECER DA

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇAO

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei em exame, oriundo do Poder Executivo, que encaminhou Mensagem nº 743, de 26 de outubro de 1993, tem o propósito de promover a Segurança do Tráfego Aquaviário, contribuir para a salvaguarda da vida humana nas águas e para prevenção da poluição hídrica.

A Proposição objetiva também, dar força de lei ao atual Regulamento do Tráfego Marítimo, baixado por Decreto do Executivo, único instrumento legal de que dispõe a Marinha para fazer cumprir normas pertinentes à segurança da navegação. Tal dispositivo legal

tem sofrido questionamentos judiciais incontornáveis, principalmente, em face de vultosos interesses particulares, por vezes contrariados, em nome do interesse maior da coletividade.

A Proposição tramitou pelas Comissões de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias; de Relações Exteriores e Defesa Nacional; e de Viação e Transportes. Em todas estas Comissões foram apresentadas emendas que aperfeiçoaram o Projeto. Por fim, na Comissão de Viação e Transportes, o seu Relator o nobre Deputado MOREIRA FRANCO conseguiu consolidar muitas das propostas de emendas em seu Substitutivo que logrou a aprovação unânime de seus pares da Comissão.

II - VOTO DO RELATOR

A matéria em análise nesta Comissão insere-se na competência legiferante do Congresso Nacional com sanção do Presidente da República (Art. 48 e incisos da Constituição Federal) e atende aos pressupostos constitucionais para o seu trâmite e deliberação legislativa, inexistindo quaisquer óbices a sua transformação em lei. O Projeto é, pois, constitucional e jurídico.

Do mesmo modo, quanto à técnica legislativa e a regimentalidade não há reparo a ser feito, enquadrando-se a proposição na competência terminativa das Comissões.

Por todo exposto, manifesto-me no sentido da admissibilidade do Projeto de Lei nº 4.259, de 1993, nos termos do Substitutivo apresentado pela Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão em 26 / 06 /1997.

Deputado NILSON GIBSON
RELATOR

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 4.259-C/93 e do
Comissão de Viação e Transportes, nos termos do parecer do Rel
Nilson Gibson.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Henrique Eduardo Alves - Presidente, Freire
Bennesby e Marcelo Déda - Vice-Presidentes, Antônio dos Santo
lar, Mussa Demes, Ney Lopes, Osmir Lima, Paes Landim, Rolan
mar Rocha, Aloysio Nunes Ferreira, Djalma de Almeida Césan
João Natal, Silvio Pessoa, Almino Affonso, Alzira Ewerton, Lui
son Otoch, Vanessa Felippe, Haroldo Sabóia, José Genoíno, Ni
Sérgio Miranda, Sílvio Abreu, Adhemar de Barros Filho, Augu
Coelho, Jarbas Lima, José Rezende, Prisco Viana, Rodrigues
Cascione, Nilson Gibson, Pedro Canedo, Ary Kara, Ivandro Cu
Rezende, Luiz Fernando, Marconi Perillo, Enio Bacci, Marta
Wilson, Adylson Motta e Cleonâncio Fonseca.

Sala da Comissão, em 26 de junho de 1997

Deputado HENRIQUE EDUARDO ALVES
Presidente

Caixa: 205
Lote: 72
PL Nº 4259/1993
476

Item 2

PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993
(DO PODER EXECUTIVO)

VOTAÇÃO

~~DISCUSSÃO~~, EM TURNO ÚNICO, DO PROJETO DE LEI Nº 4.259, DE 1993, QUE DISPÕE SOBRE A SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO EM ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS; TENDO PARECERES DAS COMISSÕES: DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS, PELA APROVAÇÃO, COM EMENDAS (RELATOR: SR. LUCIANO PIZZATTO); DE DEFESA NACIONAL, PELA APROVAÇÃO DESTE, COM SUBSTITUTIVO, E CONTRÁRIO ÀS EMENDAS APRESENTADAS NA COMISSÃO (RELATOR: SR. MAURÍCIO CAMPOS). DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, PELA APROVAÇÃO DESTE, COM SUBSTITUTIVO, DA EMENDA Nº 3 E PARCIALMENTE DAS DE Nºs 1 E 2, APRESENTADAS NA COMISSÃO; PELA REJEIÇÃO DAS EMENDAS Nºs 1 A 21 APRESENTADAS AO SUBSTITUTIVO; PELA APROVAÇÃO DAS EMENDAS Nºs 1, 2, 3 E 6, PARCIALMENTE DA EMENDA Nº 7 E REJEIÇÃO DAS DE Nºs 4, 5, 8, 9, 10 E 11, DA COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS (RELATOR: SR. MOREIRA FRANCO); E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO, PELA CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA DESTE E DO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES (RELATOR: SR. NILSON GIBSON).

NÃO HAVENDO ORADORES INSCRITOS,

DECLARO ENCERRADA A DISCUSSÃO.

EM VOTAÇÃO AS EMENDAS Nºs 1 A 21 APRESENTADAS AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, COM PARECER PELA REJEIÇÃO.

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

EM VOTAÇÃO AS EMENDAS Nºs 1, 2 E 3 APRESENTADAS NA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, COM PARECER PELA APROVAÇÃO.

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

EM VOTAÇÃO O SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL.

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

SE APROVADO – ESTÁ PREJUDICADA A PROPOSIÇÃO INICIAL.

PL 4259/93

EM VOTAÇÃO O SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES.

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

04/9

SE APROVADO = ESTÁ PREJUDICADA A PROPOSIÇÃO INICIAL E O SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL, E TODAS AS EMENDAS. OFERECIDAS NAS COMISSÕES

REDAÇÃO FINAL

PROJETO DE LEI N° 4259-E DE 1993

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 1°. A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta Lei.

§ 1°. As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2°. As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no que couber, ao previsto nesta Lei.

Art. 2°. Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Amador - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional;

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional;

III - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

IV - Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

VI - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizígia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação;

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e explotação dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo;

XVII - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo;

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima;

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

XXI - Vistoria - ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

Art. 3°. Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei.

Art. 4°. São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;

b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;

c) realização de inspeções navais e vistorias;

d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;

e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;

f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;

g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;

h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;

i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;

j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;

l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação;

m) aplicação de penalidade pelo Comandante;

II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;

III - determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada;

IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;

V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

VI - estabelecer os limites da navegação interior;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval;

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Art. 5°. A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

I - não entrar no porto;

II - não sair do porto;

III - sair das águas jurisdicionais;

IV - arribar em porto nacional.

Art. 6°. A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres.

CAPÍTULO II

Do Pessoal

Art. 7°. Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações.

Parágrafo único. O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho.

Art. 8°. Compete ao Comandante:

I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;

II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

III - manter a disciplina a bordo;

IV - proceder:

a) à lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos a bordo, nos termos da legislação específica;

b) ao inventário e à arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os à autoridade competente, nos termos da legislação específica;

c) à realização de casamentos e aprovação de testamentos *in extremis*, nos termos da legislação específica;

V - comunicar à autoridade marítima:

a) qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar;

b) acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação;

c) infração desta Lei ou das normas e dos regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação.

Parágrafo único. O descumprimento das disposições contidas neste artigo sujeita o Comandante, nos termos do art. 22 desta Lei, às penalidades de multa ou suspensão do certificado de habilitação, que podem ser cumulativas.

Art. 9°. Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Art. 10. O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia da segurança das pessoas, da embarcação e da carga transportada, pode:

I - impor sanções disciplinares previstas na legislação pertinente;

II - ordenar o desembarque de qualquer pessoa;

III - ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para a manutenção da integridade física de terceiros, da embarcação ou da carga;

IV - determinar o alijamento de carga.

Art. 11. O Comandante, no caso de impedimento, é substituído por outro tripulante, segundo a precedência hierárquica, estabelecida pela autoridade marítima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

CAPÍTULO III

Do Serviço de Praticagem

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.

§ 1°. A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, sendo concedida especificamente para cada zona de praticagem, após a aprovação em exame e estágio de qualificação.

§ 2°. A manutenção da habilitação do prático depende do cumprimento da freqüência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima.

§ 3°. É assegurado a todo prático, na forma prevista no *caput* deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem.

§ 4°. A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas.

Parágrafo único. Para assegurar o disposto no *caput* deste artigo, a autoridade marítima poderá:

I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem;

II - fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem;

III - requisitar o serviço de práticos.

Art. 15. O prático não pode recusar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado

de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento deste.

CAPÍTULO IV

Das Medidas Administrativas

Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

I - apreensão do certificado de habilitação;

II - apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação;

III - embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação;

IV - embargo da obra;

V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

§ 1°. A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta Lei, possuindo caráter complementar a elas.

§ 2°. As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a sua imposição.

Art. 17. A embarcação apreendida deve ser recolhida a local determinado pela autoridade marítima.

§ 1°. A autoridade marítima designará responsável pela guarda de embarcação apreendida, o qual poderá ser seu proprietário, armador, ou preposto.

§ 2°. A irregularidade determinante da apreensão deve ser sanada no prazo de noventa dias, sob pena de a embarcação ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 18. O proprietário, armador ou preposto responde, nesta ordem, perante à autoridade marítima, pelas

despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida.

Art. 19. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitam o causador a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, independentemente da penalidade prevista.

Art. 20. A autoridade marítima sustará o andamento de qualquer documento ou ato administrativo de interesse de quem estiver em débito decorrente de infração desta Lei, até a sua quitação.

Art. 21. O procedimento para a aplicação das medidas administrativas obedecerá ao disposto no Capítulo V.

Parágrafo único. Para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação, a autoridade marítima poderá aplicar as medidas administrativas liminarmente.

CAPÍTULO V

Das Penalidades

Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

Art. 23. Constatada infração, será lavrado Auto de Infração pela autoridade competente designada pela autoridade marítima.

§ 1°. Cópia do Auto de Infração será entregue ao infrator, que disporá de quinze dias úteis, contados da data de recebimento do Auto, para apresentar sua defesa.

§ 2°. Será considerado revel o infrator que não apresentar sua defesa.

Art. 24. A autoridade a que se refere o artigo anterior disporá de trinta dias para proferir sua decisão, devidamente fundamentada.

§ 1°. Da decisão a que se refere o *caput* deste artigo caberá recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de cinco dias úteis, contado da data da respectiva notificação, dirigido à autoridade superior designada pela autoridade marítima, que proferirá decisão no prazo e forma previstos no *caput*.

§ 2°. Em caso de recurso contra a aplicação da pena de multa, será exigido o depósito prévio do respectivo valor, devendo o infrator juntar, ao recurso, o correspondente comprovante.

Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - multa;

II - suspensão do certificado de habilitação;

III - cancelamento do certificado de habilitação.

IV - demolição de obras e benfeitorias.

Parágrafo único. As penalidades previstas nos incisos I e IV poderão ser cumuladas com qualquer das outras.

Art. 26. O Poder Executivo fixará anualmente o valor das multas, considerando a gravidade da infração.

Art. 27. A pena de suspensão não poderá ser superior a doze meses.

Art. 28. Decorridos dois anos de imposição da pena de cancelamento, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os requisitos estabelecidos para a certificação de habilitação.

Art. 29. A demolição, ordenada pela autoridade marítima, de obra ou benfeitoria será realizada pelo infrator,

que arcará também com as despesas referentes à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação.

Parágrafo único. A autoridade marítima poderá providenciar diretamente a demolição de obra e a recomposição do local, por seus próprios meios ou pela contratação de terceiros, às expensas do infrator.

Art. 30. São circunstâncias agravantes:

I - reincidência;

II - emprego de embarcação na prática de ato ilícito;

III - embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica;

IV - grave ameaça à integridade física de pessoas.

Art. 31. A aplicação das penalidades para as infrações das normas baixadas em decorrência do disposto na alínea *b* do inciso I do art. 4° desta Lei, cometidas nas áreas adjacentes às praias, far-se-á:

I - na hipótese prevista no art. 6° desta Lei, pelos órgãos municipais competentes, no caso da pena de multa, sem prejuízo das penalidades previstas nas leis e posturas municipais;

II - pela autoridade competente designada pela autoridade marítima, nos demais casos.

Art. 32. Ressalvado o disposto no § 2° do art. 24 desta Lei, o infrator disporá do prazo de quinze dias corridos, a contar da intimação, para pagar a multa.

Art. 33. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito

administrativo instaurado pela autoridade marítima, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

Parágrafo único. Nos casos de que trata este artigo, é vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada no curso de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção da hipótese de poluição das águas.

Art. 34. Respondem solidária e isoladamente pelas infrações desta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador ou preposto;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais;

IV - o autor material.

Art. 35. As multas, exceto as previstas no inciso I do art. 31, serão arrecadadas pela autoridade marítima, sendo o montante auferido empregado nas atividades de fiscalização desta Lei e das normas decorrentes.

CAPÍTULO VI

Disposições Finais e Transitórias

Art. 36. As normas decorrentes desta Lei obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.

Art. 37. A argüição contra normas ou atos baixados em decorrência desta Lei será encaminhada à autoridade que os

aprovou e, em grau de recurso, à autoridade à qual esta estiver subordinada.

Art. 38. As despesas com os serviços a serem prestados pela autoridade marítima, em decorrência da aplicação desta Lei, tais como vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros, serão indenizadas pelos interessados.

Parágrafo único. Os emolumentos previstos neste artigo terão seus valores estipulados pela autoridade marítima e serão pagos no ato da solicitação do serviço.

Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.

Art. 40. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de cento e oitenta dias, contado a partir da data de sua publicação.

Art. 41. Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

Art. 42. Revogam-se o Decreto-Lei nº 2.161, de 30 de abril de 1940; os §§ 1º e 2º do art. 3º, o art. 5º e os arts. 12 a 23 do Decreto-Lei nº 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-Lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941; o Decreto-Lei nº 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-Lei nº 4.557, de 10 de agosto de 1942; a Lei nº 5.838, de 5 de dezembro de 1972; e demais disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 4 de setembro de 1997.

Relator

projeto

PS-GSE/149/97 Brasília, 16 de setembro de 1997.

Senhor Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à consideração do Senado Federal, nos termos do art. 134 do Regimento Comum, o incluso Projeto de Lei nº 4.259, de 1993, do Poder Executivo, que "Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências", de acordo com o *caput* do art. 65 da Constituição Federal.

Atenciosamente,

Deputado NELSON TRAD
Primeiro-Secretário em exercício

A Sua Excelência o Senhor
Senador RONALDO CUNHA LIMA
Primeiro-Secretário do Senado Federal
N E S T A

CÂMARA DOS DEPUTADOS
SEÇÃO DE SINOPSE

PROJETO DE LEI N.º 4.259 de 1993

AUTOR

PODER EXECUTIVO
(MSC Nº 743/93)

EMENTA Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outra providências.

(Estendendo, no que couber, às embarcações estrangeiras; definindo o que sejam órgão subordinado, tripulação de segurança, profissional não-tripulante, amador, agente de navegação, docagem, embarcação de Estado, embarcação especial, embarcação de alto-mar, embarcação abrigada, embarcação de esporte e recreio, arqueação e fixando critérios para fiscalização da Marinha e Clube Náutico).

ANDAMENTO

COMISSÕES
PODER TERMINATIVO
Artigo 24, Inciso II
(Res. 17/89)

MESA

Despacho: Às Comissões de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias; de Defesa Nacional; de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Redação (Art. 54)-(Art. 24, II).

PLENÁRIO

É lido e vai a imprimir.

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

03.12.93 Distribuído ao relator, Dep. LUCIANO PIZZATTO.

DCN 07/12/93, pág. 16489 col. 01

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

08.12.93 Prazo para apresentação de emendas: 08 a 14.12.93.

DCN 07/12/93, pág. 16446 col. 01

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

15.12.93 Não foram apresentadas emendas.

VIDE-VERSO.....

Sancionado ou promulgado

Publicado no Diário Oficial de

Vetado

Razões do veto-publicadas no

ANDAMENTO

PL. 4.259/93

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

24.11.94 Parecer favorável do relator, Dep. LUCIANO PIZZATTO, com 11 emendas.

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

01.12.94 Prazo para apresentação de destaques: 01 a 06.12.94.

DCN 01/12/94, pág. 14737, col. 01

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

06.12.94 Não foram apresentados destaques.

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

09.03.95 Distribuído ao relator, Dep. LUCIANO PIZZATTO.

DCN 10/03/95, pág. 3006, col. 01

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

10.03.95 Prazo para apresentação de emendas: cinco sessões.

DCN 10/03/95, pág. 2975, col. 02

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

20.03.95 Não foram apresentadas emendas.

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

28.03.95 Parecer favorável do relator, Dep. LUCIANO PIZZATTO, com emendas.

CONTINUA .....

ANDAMENTO

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

03.04.95 Prazo para apresentação de destaques: 03 a 05.04.95

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

06.04.95 Não foram apresentados destaques.

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

11.04.95 Aprovado unanimemente o parecer favorável do relator, Dep. LUCIANO PIZZATTO, com emendas. (PL 4.259-A/93).

DCN 26/08/95, pág. 19929 col. 01

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

12.05.95 Distribuído ao relator, Dep. JOSÉ THOMAS NONÔ.

DCN 13/05/95, pág 9956, col. 02

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

12.05.95 Prazo para apresentação de emendas: cinco sessões.

DCN 12/05/95, pág. 9784, col. 01

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

19.05.95 Não foram apresentadas emendas.

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

15.09.95 Parecer favorável do relator, Dep. JOSÉ THOMAZ NONÔ, com substitutivo.

vide verso.....

ANDAMENTO

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

26.09.95 Prazo para apresentação de emendas ao substitutivo: cinco sessões.

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

04.10.95 Foram apresentadas 05 (cinco) emendas pelo relator, Dep. LUCIANO PIZZATTO.

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

20.12.95 Parecer favorável do relator, Dep. JOSÉ THOMAZ NONÔ a este, com substitutivo e contrário às emendas apresentadas ao substitutivo.

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

14.03.96 Redistribuido ao relator, Dep. MAURICIO CAMPOS. (AVOCADO).

DCD 15/03/96 pág 6970 col 07

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

24.04.96 Parecer favorável do relator, Dep. MAURICIO CAMPOS a este com substitutivo e, contrário as emendas apresentadas na Comissão.

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

09.05.96 Concedida vista conjunta aos Deps. ANTONIO FEIJÃO e LUCIANO PIZZATTO.

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

30.05.96 Aprovado unanimemente o parecer favorável do relator, Dep. MAURICIO CAMPOS a este com substitutivo e, contrário às emendas apresentadas na Comissão.
(PL 4.259-B/93).

ANDAMENTO

COMISSÃO DE DEFESA NACIONAL

24.06.96 Encaminhado à Comissão de Viação e Transportes.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

26.06.96 Distribuido ao relator, Dep. MOREIRA FRANCO.

DCD 27/06/96, pág. 18504, col. 01

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

27.06.96 Prazo para apresentação de emendas: 05 Sessões.

DCD 27/06/96, pág. 18499, col. 01

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

07.08.96 Foram apresentadas três (03) emendas assim distribuidas: nºs 01 e 02, pelo Dep. RICARDO BARROS e a nº 03, pelo Dep. GONZAGA PATRIOTA.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

28.01.97 Parecer favorável do relator, Dep. MOREIRA FRANCO, a este, com substitutivo e a emenda nº 03 apresentada na Comissão, com subemenda às emendas nº 01 e 02 apresentada na Comissão.

DCD 1, pág 0, col. 0

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

30.01.97 Prazo para apresentação de emendas ao substitutivo: 05 Sessões

DCD 30/01/97, pág 03203, col. 01.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

06.02.97 Foram apresentadas 21 emendas assim distribuidas: 01 á 18 pelo Dep. Carlos Santana, 19 pela Dep. Telma de Souza, 20 e 21 pelo Dep. Mário Martins.

VIDE VERSO...

ANDAMENTO

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

18.06.97 Aprovado unanimemente o parecer ora reformulado favorável do relator, Dep. MOREIRA FRANCO a este com substitutivo, e a emenda nº 03, parcialmente as emendas nº 01 e 02, apresentadas na Comissão; e as emendas 01, 02,03, e 06; e parcialmente as emendas nº 07, adotadas pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias; e contrário as emendas nºs 01 a 21, apresentadas ao substitutivo do relator e as emendas de nºs 04,05,08,09,10 e 11, adotadas pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias.
(PL. nº 4.259-C/93)

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

25.06.97 Distribuido ao relator, Dep. NILSON GIBSON.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

26.06.97 Prazo para apresentação de emendas: 05 sessões.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

26.06.97 Aprovado unanimemente o parecer do Dep.' NILSON GIBSON, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, nos termos do substitutivo da Comissão de Viação e Transportes.

Continua.....

ANDAMENTO

PRONTO PARA A ORDEM DO DIA

08.07.97 É lido e vai a imprimir, tendo pareceres da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias pela aprovação, com emendas; da Comissão de Defesa Nacional, pela aprovação deste, com Substitutivo, das emendas nºs: 1 e 4, apresentadas ao Substitutivo, com adoção da emenda nº 8, adotada pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Mínorias; da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste, com substitutivo, da emenda nº 3 e parcialmente das de nºs: 1 e 2, apresentadas na Comissão, pela rejeição das emendas nºs: 1 a 21, apresentadas ao Substitutivo, pela aprovação das emendas nºs: 1,2,3 e 6, parcialmente da emenda nº: 7 e rejeição das de nºs: 4,5,8,9,10,11, da Comissão de Defesa do Consumidor , Meio Ambiente e Minorias; e da Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes.
(PL. nº 4.259-D/93) (Ficou PTORD, nos termos do artigo 24, inciso II, letra "G").

MESA

05.08.97 Prazo de 05 sessões para apresentação de recurso (artigo 132, § 2º do RI) de: 05 a 11.08.97.

MESA

14.08.97 OF. SGM-P/779/97, à CCJR, encaminhando este projeto para elaboração da Redação Final, nos termos do art. 58, § 4º e art. 24, II, do RI.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO.

22.08.97 OF.352-P/97, cancelando OF.SGM-P/779/97, que encaminha este projeto para a elaboração da Redação Final, em face da constatação do Dep. Nilson Gibson de aprovação de substitutivos divergentes e transfere à competência do Plenário a apreciação deste.

Vide Verso....

ANDAMENTO

PLENÁRIO

03.09.97 Discussão em Turno Único.
Aprovado o requerimento do Dep. Luís Eduardo, Líder do Governo e outros, solicitando o adiamento da discussão por 01 Sessão.

PLENÁRIO

04.09.97 Discussão em Turno Único.
Encerrada a discussão.
Em votação o Substitutivo do relator da CVT: APROVADO.
Prejudicados o projeto inicial, o Substitutivo da CDN e as Emendas a ele apresentadas.
Em votação a Redação Final, oferecida pelo relator, Dep. : APROVADA.
Vai ao Senado Federal.
(PL. 4259-E/93).

MESA

AO SENADO FEDERAL, ATRAVÉS DO OF.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
037960
COORDENAÇÃO DE COMUNICAÇÕES
PROTOCOLO GERAL

Ofício nº 1368 (SF)

Senhor Primeiro-Secretário,

Comunico a Vossa Excelência que, aprovado sem alterações pelo Senado Federal, em revisão, foi encaminhado ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, para os fins constantes do art. 66 da Constituição Federal, o Projeto de Lei da Câmara nº 45, de 1997 (PL nº 4.259, de 1993, nessa Casa), que "dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

Senado Federal, em 01 de dezembro de 1997

Senador José Bianco
Primeiro-Secretário, em exercício

PRIMEIRA SECRETARIA
Em, 04/12/1997, Ao Senhor
Secretário-Geral da Mesa.
Deputado UBIRATAN AGUIAR
Primeiro Secretário

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Ubiratan Aguiar
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados
vpl/

ARQUIVE-SE
Em 16/12/97
Secretário-Geral da Mesa

15 JAN 1543 001463

Ofício nº 040 (SF)

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, para os devidos fins, o incluso autógrafo do Projeto de Lei da Câmara nº 45, de 1997 (PL nº 4.259, de 1993, nessa Casa), sancionado pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República, que "dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

Senado Federal, em 15 de janeiro de 1998

Senadora Marluce Pinto
Primeiro-Secretário, em exercício

PRIMEIRA SECRETARIA
Em, 20 / 01 / 98 , Ao Senhor
Secretário Geral da Mesa.
Deputado UBIRATAN AGUIAR
Primeiro Secretário

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Ubiratan Aguiar
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados
ess/

ARQUIVE-SE
Em 23/01/98
Secretário - Geral da Mesa

Sanciono
Em 11.12.97

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O **Congresso Nacional** decreta:

CAPÍTULO I
Disposições Gerais

Art. 1° A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta Lei.

§ 1° As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2° As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no que couber, ao previsto nesta Lei.

Art. 2° Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Amador - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional;

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional;

III - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

IV - Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

VI - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à

salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizígia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação;

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e explotação dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo;

XVII - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo;

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima;

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

XXI - Vistoria - ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

Art. 3º Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei.

Art. 4° São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;

b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;

c) realização de inspeções navais e vistorias;

d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;

e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;

f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;

g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;

h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;

i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;

j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;

l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação;

m) aplicação de penalidade pelo Comandante;

II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;

III - determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada;

IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;

V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

VI - estabelecer os limites da navegação interior;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval;

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Art. 5° A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando

ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

I - não entrar no porto;

II - não sair do porto;

III - sair das águas jurisdicionais;

IV - arribar em porto nacional.

Art. 6° A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres.

CAPÍTULO II
Do Pessoal

Art. 7° Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações.

Parágrafo único. O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho.

Art. 8º Compete ao Comandante:

I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;

II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

III - manter a disciplina a bordo;

IV - proceder:

a) à lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos a bordo, nos termos da legislação específica;

b) ao inventário e à arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os à autoridade competente, nos termos da legislação específica;

c) à realização de casamentos e aprovação de testamentos *in extremis*, nos termos da legislação específica;

V - comunicar à autoridade marítima:

a) qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar;

b) acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação;

c) infração desta Lei ou das normas e dos regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação.

Parágrafo único. O descumprimento das disposições contidas neste artigo sujeita o Comandante, nos termos do art. 22 desta Lei, às penalidades de multa ou suspensão do certificado de habilitação, que podem ser cumulativas.

Art. 9° Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Art. 10. O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia da segurança das pessoas, da embarcação e da carga transportada, pode:

I - impor sanções disciplinares previstas na legislação pertinente;

II - ordenar o desembarque de qualquer pessoa;

III - ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para a manutenção da integridade física de terceiros, da embarcação ou da carga;

IV - determinar o alijamento de carga.

Art. 11. O Comandante, no caso de impedimento, é substituído por outro tripulante, segundo a precedência hierárquica, estabelecida pela autoridade marítima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

CAPÍTULO III
Do Serviço de Praticagem

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.

§ 1° A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, sendo concedida especificamente para cada zona de praticagem, após a aprovação em exame e estágio de qualificação.

§ 2° A manutenção da habilitação do prático depende do cumprimento da freqüência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima.

§ 3° É assegurado a todo prático, na forma prevista no *caput* deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem.

§ 4° A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas.

Parágrafo único. Para assegurar o disposto no *caput* deste artigo, a autoridade marítima poderá:

I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem;

II - fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem;

III - requisitar o serviço de práticos.

Art. 15. O prático não pode recusar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento deste.

CAPÍTULO IV
Das Medidas Administrativas

Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

I - apreensão do certificado de habilitação;

II - apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação;

III - embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação;

IV - embargo da obra;

V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

§ 1° A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta Lei, possuindo caráter complementar a elas.

§ 2° As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a sua imposição.

Art. 17. A embarcação apreendida deve ser recolhida a local determinado pela autoridade marítima.

§ 1° A autoridade marítima designará responsável pela guarda de embarcação apreendida, o qual poderá ser seu proprietário, armador, ou preposto.

§ 2° A irregularidade determinante da apreensão deve ser sanada no prazo de noventa dias, sob pena de a embarcação ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 18. O proprietário, armador ou preposto responde, nesta ordem, perante à autoridade marítima, pelas despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida.

Art. 19. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitam o causador a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, independentemente da penalidade prevista.

Art. 20. A autoridade marítima sustará o andamento de qualquer documento ou ato administrativo de interesse de quem estiver em débito decorrente de infração desta Lei, até a sua quitação.

Art. 21. O procedimento para a aplicação das medidas administrativas obedecerá ao disposto no Capítulo V.

Parágrafo único. Para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação, a autoridade marítima poderá aplicar as medidas administrativas liminarmente.

CAPÍTULO V
Das Penalidades

Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

Art. 23. Constatada infração, será lavrado Auto de Infração pela autoridade competente designada pela autoridade marítima.

§ 1° Cópia do Auto de Infração será entregue ao infrator, que disporá de quinze dias úteis, contados da data de recebimento do Auto, para apresentar sua defesa.

§ 2° Será considerado revel o infrator que não apresentar sua defesa.

Art. 24. A autoridade a que se refere o artigo anterior disporá de trinta dias para proferir sua decisão, devidamente fundamentada.

§ 1° Da decisão a que se refere o *caput* deste artigo caberá recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de cinco dias úteis, contado da data da respectiva notificação, dirigido à autoridade superior designada pela autoridade marítima, que proferirá decisão no prazo e forma previstos no *caput*.

§ 2° Em caso de recurso contra a aplicação da pena de multa, será exigido o depósito prévio do respectivo valor, devendo o infrator juntar, ao recurso, o correspondente comprovante.

Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - multa;

II - suspensão do certificado de habilitação;

III - cancelamento do certificado de habilitação;

IV - demolição de obras e benfeitorias.

Parágrafo único. As penalidades previstas nos incisos I e IV poderão ser cumuladas com qualquer das outras.

Art. 26. O Poder Executivo fixará anualmente o valor das multas, considerando a gravidade da infração.

Art. 27. A pena de suspensão não poderá ser superior a doze meses.

Art. 28. Decorridos dois anos de imposição da pena de cancelamento, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os requisitos estabelecidos para a certificação de habilitação.

Art. 29. A demolição, ordenada pela autoridade marítima, de obra ou benfeitoria será realizada pelo infrator, que arcará também com as despesas referentes à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação.

Parágrafo único. A autoridade marítima poderá providenciar diretamente a demolição de obra e a recomposição do local, por seus próprios meios ou pela contratação de terceiros, às expensas do infrator.

Art. 30. São circunstâncias agravantes:

I - reincidência;

II - emprego de embarcação na prática de ato ilícito;

III - embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica;

IV - grave ameaça à integridade física de pessoas.

Art. 31. A aplicação das penalidades para as infrações das normas baixadas em decorrência do disposto na alínea *b* do inciso I do art. 4° desta Lei, cometidas nas áreas adjacentes às praias, far-se-á:

I - na hipótese prevista no art. 6° desta Lei, pelos órgãos municipais competentes, no caso da pena de multa, sem prejuízo das penalidades previstas nas leis e posturas municipais;

II - pela autoridade competente designada pela autoridade marítima, nos demais casos.

Art. 32. Ressalvado o disposto no § 2° do art. 24 desta Lei, o infrator disporá do prazo de quinze dias corridos, a contar da intimação, para pagar a multa.

Art. 33. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela autoridade marítima, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

Parágrafo único. Nos casos de que trata este artigo, é vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada no curso de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção da hipótese de poluição das águas.

Art. 34. Respondem solidária e isoladamente pelas infrações desta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador ou preposto;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais;

IV - o autor material.

Art. 35. As multas, exceto as previstas no inciso I do art. 31, serão arrecadadas pela autoridade marítima, sendo o montante auferido empregado nas atividades de fiscalização desta Lei e das normas decorrentes.

CAPÍTULO VI
Disposições Finais e Transitórias

Art. 36. As normas decorrentes desta Lei obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.

Art. 37. A argüição contra normas ou atos baixados em decorrência desta Lei será encaminhada à autoridade que os aprovou e, em grau de recurso, à autoridade à qual esta estiver subordinada.

Art. 38. As despesas com os serviços a serem prestados pela autoridade marítima, em decorrência da aplicação desta Lei, tais como vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros, serão indenizadas pelos interessados.

Parágrafo único. Os emolumentos previstos neste artigo terão seus valores estipulados pela autoridade marítima e serão pagos no ato da solicitação do serviço.

Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.

Art. 40. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de cento e oitenta dias, contado a partir da data de sua publicação.

Art. 41. Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

Art. 42. Revogam-se o Decreto-Lei n° 2.161, de 30 de abril de 1940; os §§ 1° e 2° do art. 3°, o art. 5° e os arts. 12 a 23 do Decreto-Lei n° 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-Lei n° 3.346, de 12 de junho de 1941; o Decreto-Lei n° 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-Lei n° 4.557, de 10 de agosto de 1942; a Lei n° 5.838, de 5 de dezembro de 1972; e demais disposições em contrário.

Senado Federal, em 01 de dezembro de 1997

Senador Antonio Carlos Magalhães
Presidente do Senado Federal

vpl/.

Aviso nº 1.724 - SUPAR/C. Civil.

Em 11 de dezembro de 1997.

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho a essa Secretaria Mensagem com a qual o Excelentíssimo Senhor Presidente da República restitui dois autógrafos do texto aprovado do Projeto de Lei nº 45, de 1997 (nº 4.259/93 na Câmara dos Deputados), que se converteu na Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

Atenciosamente,

CLOVIS DE BARROS CARVALHO
Ministro de Estado Chefe da Casa Civil
da Presidência da República

A Sua Excelência o Senhor
Senador RONALDO CUNHA LIMA
Primeiro Secretário do Senado Federal
BRASÍLIA-DF.

Mensagem nº 1.519

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do artigo 66 da Constituição Federal, comunico a Vossas Excelências que acabo de sancionar o projeto de lei que "Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências". Para o arquivo do Congresso Nacional, restituo, nesta oportunidade, dois autógrafos do texto ora convertido na Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

Brasília, 11 de dezembro de 1997.

LEI Nº 9.537 **, DE** 11 **DE DEZEMBRO DE 1997.**

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
Disposições Gerais

Art. 1° A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta Lei.

§ 1° As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2° As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superficie das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no que couber, ao previsto nesta Lei.

Art. 2° Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Amador - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade maritima para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional;

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade maritima para operar embarcações em caráter profissional;

III - Armador - pessoa fisica ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

IV - Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

VI - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizígia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação;

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e explotação dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo;

XVII - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo;

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima;

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

XXI - Vistoria - ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

Art. 3º Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei.

Art. 4º São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;

b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;

c) realização de inspeções navais e vistorias;

d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;

e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;

f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;

g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;

h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;

i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;

j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;

l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação;

m) aplicação de penalidade pelo Comandante;

II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;

III - determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada;

IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;

V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

VI - estabelecer os limites da navegação interior;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval;

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Art. 5° A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

I - não entrar no porto;

II - não sair do porto;

III - sair das águas jurisdicionais;

IV - arribar em porto nacional.

Art. 6° A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres.

CAPÍTULO II
Do Pessoal

Art. 7° Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações.

Parágrafo único. O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho.

Art. 8° Compete ao Comandante:

I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;

II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

III - manter a disciplina a bordo;

IV - proceder:

a) à lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos a bordo, nos termos da legislação especifica;

b) ao inventário e à arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os à autoridade competente, nos termos da legislação especifica;

c) à realização de casamentos e aprovação de testamentos *in extremis*, nos termos da legislação especifica;

V - comunicar à autoridade marítima:

a) qualquer alteração dos sinais náuticos de auxilio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar;

b) acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação;

c) infração desta Lei ou das normas e dos regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação.

Parágrafo único. O descumprimento das disposições contidas neste artigo sujeita o Comandante, nos termos do art. 22 desta Lei, às penalidades de multa ou suspensão do certificado de habilitação, que podem ser cumulativas.

Art. 9º Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Art. 10. O Comandante, no exercicio de suas funções e para garantia da segurança das pessoas, da embarcação e da carga transportada, pode:

I - impor sanções disciplinares previstas na legislação pertinente;

II - ordenar o desembarque de qualquer pessoa;

III - ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para a manutenção da integridade fisica de terceiros, da embarcação ou da carga;

IV - determinar o alijamento de carga.

Art. 11. O Comandante, no caso de impedimento, é substituido por outro tripulante, segundo a precedência hierárquica, estabelecida pela autoridade maritima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

CAPÍTULO III
Do Serviço de Praticagem

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.

§ 1º A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, sendo concedida especificamente para cada zona de praticagem, após a aprovação em exame e estágio de qualificação.

§ 2º A manutenção da habilitação do prático depende do cumprimento da freqüência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima.

§ 3º É assegurado a todo prático, na forma prevista no *caput* deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem.

§ 4º A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas.

Parágrafo único. Para assegurar o disposto no *caput* deste artigo, a autoridade marítima poderá:

I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem;

II - fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem;

III - requisitar o serviço de práticos.

Art. 15. O prático não pode recusar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento deste.

CAPÍTULO IV
Das Medidas Administrativas

Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

I - apreensão do certificado de habilitação;

II - apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação;

III - embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação;

IV - embargo da obra;

V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

§ 1° A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta Lei, possuindo caráter complementar a elas.

§ 2° As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a sua imposição.

Art. 17. A embarcação apreendida deve ser recolhida a local determinado pela autoridade marítima.

§ 1° A autoridade marítima designará responsável pela guarda de embarcação apreendida, o qual poderá ser seu proprietário, armador, ou preposto.

§ 2° A irregularidade determinante da apreensão deve ser sanada no prazo de noventa dias, sob pena de a embarcação ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 18. O proprietário, armador ou preposto responde, nesta ordem, perante à autoridade marítima, pelas despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida.

Art. 19. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitam o causador a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, independentemente da penalidade prevista.

Art. 20. A autoridade marítima sustará o andamento de qualquer documento ou ato administrativo de interesse de quem estiver em débito decorrente de infração desta Lei, até a sua quitação.

Art. 21. O procedimento para a aplicação das medidas administrativas obedecerá ao disposto no Capítulo V.

Parágrafo único. Para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação, a autoridade marítima poderá aplicar as medidas administrativas liminarmente.

CAPÍTULO V
Das Penalidades

Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

Art. 23. Constatada infração, será lavrado Auto de Infração pela autoridade competente designada pela autoridade marítima.

§ 1º Cópia do Auto de Infração será entregue ao infrator, que disporá de quinze dias úteis, contados da data de recebimento do Auto, para apresentar sua defesa.

§ 2º Será considerado revel o infrator que não apresentar sua defesa.

Art. 24. A autoridade a que se refere o artigo anterior disporá de trinta dias para proferir sua decisão, devidamente fundamentada.

§ 1º Da decisão a que se refere o *caput* deste artigo caberá recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de cinco dias úteis, contado da data da respectiva notificação, dirigido à autoridade superior designada pela autoridade marítima, que proferirá decisão no prazo e forma previstos no *caput*.

§ 2º Em caso de recurso contra a aplicação da pena de multa, será exigido o depósito prévio do respectivo valor, devendo o infrator juntar, ao recurso, o correspondente comprovante.

Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - multa;

II - suspensão do certificado de habilitação;

III - cancelamento do certificado de habilitação;

IV - demolição de obras e benfeitorias.

Parágrafo único. As penalidades previstas nos incisos I e IV poderão ser cumuladas com qualquer das outras.

Art. 26. O Poder Executivo fixará anualmente o valor das multas, considerando a gravidade da infração.

Art. 27. A pena de suspensão não poderá ser superior a doze meses.

constatada no curso de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção da hipótese de poluição das águas.

Art. 34. Respondem solidária e isoladamente pelas infrações desta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador ou preposto;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa fisica ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais;

IV - o autor material.

Art. 35. As multas, exceto as previstas no inciso I do art. 31, serão arrecadadas pela autoridade marítima, sendo o montante auferido empregado nas atividades de fiscalização desta Lei e das normas decorrentes.

CAPÍTULO VI
Disposições Finais e Transitórias

Art. 36. As normas decorrentes desta Lei obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.

Art. 37. A argüição contra normas ou atos baixados em decorrência desta Lei será encaminhada à autoridade que os aprovou e, em grau de recurso, à autoridade à qual esta estiver subordinada.

Art. 38. As despesas com os serviços a serem prestados pela autoridade marítima, em decorrência da aplicação desta Lei, tais como vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros, serão indenizadas pelos interessados.

Parágrafo único. Os emolumentos previstos neste artigo terão seus valores estipulados pela autoridade marítima e serão pagos no ato da solicitação do serviço.

Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.

Art. 40. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de cento e oitenta dias, contado a partir da data de sua publicação.

Art. 28. Decorridos dois anos de imposição da pena de cancelamento, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os requisitos estabelecidos para a certificação de habilitação.

Art. 29. A demolição, ordenada pela autoridade marítima, de obra ou benfeitoria será realizada pelo infrator, que arcará também com as despesas referentes à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação.

Parágrafo único. A autoridade marítima poderá providenciar diretamente a demolição de obra e a recomposição do local, por seus próprios meios ou pela contratação de terceiros, às expensas do infrator.

Art. 30. São circunstâncias agravantes:

I - reincidência;

II - emprego de embarcação na prática de ato ilícito;

III - embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica;

IV - grave ameaça à integridade física de pessoas.

Art. 31. A aplicação das penalidades para as infrações das normas baixadas em decorrência do disposto na alínea *b* do inciso I do art. 4º desta Lei, cometidas nas áreas adjacentes às praias, far-se-á:

I - na hipótese prevista no art. 6º desta Lei, pelos órgãos municipais competentes, no caso da pena de multa, sem prejuízo das penalidades previstas nas leis e posturas municipais;

II - pela autoridade competente designada pela autoridade marítima, nos demais casos.

Art. 32. Ressalvado o disposto no § 2º do art. 24 desta Lei, o infrator disporá do prazo de quinze dias corridos, a contar da intimação, para pagar a multa.

Art. 33. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela autoridade marítima, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

Parágrafo único. Nos casos de que trata este artigo, é vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for

Art. 41. Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

Art. 42. Revogam-se o Decreto-Lei n° 2.161, de 30 de abril de 1940; os §§ 1° e 2° do art. 3°, o art. 5° e os arts. 12 a 23 do Decreto-Lei n° 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-Lei n° 3.346, de 12 de junho de 1941; o Decreto-Lei n° 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-Lei n° 4.557, de 10 de agosto de 1942; a Lei n° 5.838, de 5 de dezembro de 1972; e demais disposições em contrário.

Brasília, 11 de dezembro de 1997, 176° da Independência e 109° da República.

SENADO FEDERAL
PROTOCOLO LEGISLATIVO
P.L.C. N.° 45/97

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 1°. A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta Lei.

§ 1°. As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2°. As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no que couber, ao previsto nesta Lei.

Art. 2°. Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Amador - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional;

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional;

III - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

IV - Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

VI - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizígia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação;

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e explotação dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo;

XVII - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo;

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima;

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

XXI - Vistoria - ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

Art. 3°. Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei.

Art. 4°. São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;

b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;

c) realização de inspeções navais e vistorias;

d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;

e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;

f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;

g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;

h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;

i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;

j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;

l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação;

m) aplicação de penalidade pelo Comandante;

II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;

III - determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada;

IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;

V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

VI - estabelecer os limites da navegação interior;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval;

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Art. 5°. A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

I - não entrar no porto;

II - não sair do porto;

III - sair das águas jurisdicionais;

IV - arribar em porto nacional.

Art. 6°. A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres.

CAPÍTULO II

Do Pessoal

Art. 7°. Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações.

Parágrafo único. O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho.

Art. 8°. Compete ao Comandante:

I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;

II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

III - manter a disciplina a bordo;

IV - proceder:

a) à lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos a bordo, nos termos da legislação específica;

b) ao inventário e à arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os à autoridade competente, nos termos da legislação específica;

c) à realização de casamentos e aprovação de testamentos *in extremis*, nos termos da legislação específica;

V - comunicar à autoridade marítima:

a) qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar;

b) acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação;

c) infração desta Lei ou das normas e dos regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação.

Parágrafo único. O descumprimento das disposições contidas neste artigo sujeita o Comandante, nos termos do art. 22 desta Lei, às penalidades de multa ou suspensão do certificado de habilitação, que podem ser cumulativas.

Art. 9°. Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Art. 10. O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia da segurança das pessoas, da embarcação e da carga transportada, pode:

I - impor sanções disciplinares previstas na legislação pertinente;

II - ordenar o desembarque de qualquer pessoa;

III - ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para a manutenção da integridade física de terceiros, da embarcação ou da carga;

IV - determinar o alijamento de carga.

Art. 11. O Comandante, no caso de impedimento, é substituído por outro tripulante, segundo a precedência hierárquica, estabelecida pela autoridade marítima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

CAPÍTULO III

Do Serviço de Praticagem

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.

§ 1°. A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, sendo concedida especificamente para cada zona de praticagem, após a aprovação em exame e estágio de qualificação.

§ 2°. A manutenção da habilitação do prático depende do cumprimento da freqüência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima.

§ 3°. É assegurado a todo prático, na forma prevista no *caput* deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem.

§ 4°. A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas.

Parágrafo único. Para assegurar o disposto no *caput* deste artigo, a autoridade marítima poderá:

I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem;

II - fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem;

III - requisitar o serviço de práticos.

Art. 15. O prático não pode recusar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado

de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento deste.

CAPÍTULO IV

Das Medidas Administrativas

Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

I - apreensão do certificado de habilitação;

II - apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação;

III - embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação;

IV - embargo da obra;

V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

§ 1°. A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta Lei, possuindo caráter complementar a elas.

§ 2°. As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a sua imposição.

Art. 17. A embarcação apreendida deve ser recolhida a local determinado pela autoridade marítima.

§ 1°. A autoridade marítima designará responsável pela guarda de embarcação apreendida, o qual poderá ser seu proprietário, armador, ou preposto.

§ 2°. A irregularidade determinante da apreensão deve ser sanada no prazo de noventa dias, sob pena de a embarcação ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 18. O proprietário, armador ou preposto responde, nesta ordem, perante à autoridade marítima, pelas

despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida.

Art. 19. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitam o causador a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, independentemente da penalidade prevista.

Art. 20. A autoridade marítima sustará o andamento de qualquer documento ou ato administrativo de interesse de quem estiver em débito decorrente de infração desta Lei, até a sua quitação.

Art. 21. O procedimento para a aplicação das medidas administrativas obedecerá ao disposto no Capítulo V.

Parágrafo único. Para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação, a autoridade marítima poderá aplicar as medidas administrativas liminarmente.

CAPÍTULO V

Das Penalidades

Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

Art. 23. Constatada infração, será lavrado Auto de Infração pela autoridade competente designada pela autoridade marítima.

§ 1°. Cópia do Auto de Infração será entregue ao infrator, que disporá de quinze dias úteis, contados da data de recebimento do Auto, para apresentar sua defesa.

§ 2°. Será considerado revel o infrator que não apresentar sua defesa.

Art. 24. A autoridade a que se refere o artigo anterior disporá de trinta dias para proferir sua decisão, devidamente fundamentada.

§ 1°. Da decisão a que se refere o *caput* deste artigo caberá recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de cinco dias úteis, contado da data da respectiva notificação, dirigido à autoridade superior designada pela autoridade marítima, que proferirá decisão no prazo e forma previstos no *caput*.

§ 2°. Em caso de recurso contra a aplicação da pena de multa, será exigido o depósito prévio do respectivo valor, devendo o infrator juntar, ao recurso, o correspondente comprovante.

Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - multa;

II - suspensão do certificado de habilitação;

III - cancelamento do certificado de habilitação.

IV - demolição de obras e benfeitorias.

Parágrafo único. As penalidades previstas nos incisos I e IV poderão ser cumuladas com qualquer das outras.

Art. 26. O Poder Executivo fixará anualmente o valor das multas, considerando a gravidade da infração.

Art. 27. A pena de suspensão não poderá ser superior a doze meses.

Art. 28. Decorridos dois anos de imposição da pena de cancelamento, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os requisitos estabelecidos para a certificação de habilitação.

Art. 29. A demolição, ordenada pela autoridade marítima, de obra ou benfeitoria será realizada pelo infrator,

que arcará também com as despesas referentes à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação.

Parágrafo único. A autoridade marítima poderá providenciar diretamente a demolição de obra e a recomposição do local, por seus próprios meios ou pela contratação de terceiros, às expensas do infrator.

Art. 30. São circunstâncias agravantes:

I - reincidência;

II - emprego de embarcação na prática de ato ilícito;

III - embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica;

IV - grave ameaça à integridade física de pessoas.

Art. 31. A aplicação das penalidades para as infrações das normas baixadas em decorrência do disposto na alínea *b* do inciso I do art. 4° desta Lei, cometidas nas áreas adjacentes às praias, far-se-á:

I - na hipótese prevista no art. 6° desta Lei, pelos órgãos municipais competentes, no caso da pena de multa, sem prejuízo das penalidades previstas nas leis e posturas municipais;

II - pela autoridade competente designada pela autoridade marítima, nos demais casos.

Art. 32. Ressalvado o disposto no § 2° do art. 24 desta Lei, o infrator disporá do prazo de quinze dias corridos, a contar da intimação, para pagar a multa.

Art. 33. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito

administrativo instaurado pela autoridade marítima, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

Parágrafo único. Nos casos de que trata este artigo, é vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada no curso de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção da hipótese de poluição das águas.

Art. 34. Respondem solidária e isoladamente pelas infrações desta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador ou preposto;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais;

IV - o autor material.

Art. 35. As multas, exceto as previstas no inciso I do art. 31, serão arrecadadas pela autoridade marítima, sendo o montante auferido empregado nas atividades de fiscalização desta Lei e das normas decorrentes.

CAPÍTULO VI

Disposições Finais e Transitórias

Art. 36. As normas decorrentes desta Lei obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.

Art. 37. A argüição contra normas ou atos baixados em decorrência desta Lei será encaminhada à autoridade que os

aprovou e, em grau de recurso, à autoridade à qual esta estiver subordinada.

Art. 38. As despesas com os serviços a serem prestados pela autoridade marítima, em decorrência da aplicação desta Lei, tais como vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros, serão indenizadas pelos interessados.

Parágrafo único. Os emolumentos previstos neste artigo terão seus valores estipulados pela autoridade marítima e serão pagos no ato da solicitação do serviço.

Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.

Art. 40. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de cento e oitenta dias, contado a partir da data de sua publicação.

Art. 41. Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

Art. 42. Revogam-se o Decreto-Lei n° 2.161, de 30 de abril de 1940; os §§ 1° e 2° do art. 3°, o art. 5° e os arts. 12 a 23 do Decreto-Lei n° 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-Lei n° 3.346, de 12 de junho de 1941; o Decreto-Lei n° 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-Lei n° 4.557, de 10 de agosto de 1942; a Lei n° 5.838, de 5 de dezembro de 1972; e demais disposições em contrário.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 16 de setembro de 1997.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

LEI Nº 9.537/97

PROJETO DE LEI Nº 4.259/93

AUTOR: PODER EXECUTIVO

SANCIONADO EM: 11.12.97

PUBLICADO NO D.O. de 12.12.97, pág. 29510, col. 02

LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
Disposições Gerais

Art. 1° A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta Lei.

§ 1° As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2° As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no que couber, ao previsto nesta Lei.

Art. 2° Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Amador - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional;

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional;

III - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

IV - Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

VI - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções

internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizigia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação.

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e explotação dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo;

XVII - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo;

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima;

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

XXI - Vistoria - ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

Art. 3° Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei.

Art. 4° São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;

b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;

c) realização de inspeções navais e vistorias;

d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;

e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;

f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;

g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas a homologação por parte do órgão competente;

h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;

i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;

j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;

l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação;

II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;

III - determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada;

IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;

V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

VI - estabelecer os limites da navegação interior;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval;

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Art. 5° A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

I - não entrar no porto;

II - não sair do porto;

III - sair das águas jurisdicionais;

IV - arribar em porto nacional.

Art. 6° A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres.

CAPÍTULO II
Do Pessoal

Art. 7° Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações.

Parágrafo único. O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho.

Art. 8° Compete ao Comandante:

I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;

II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

III - manter a disciplina a bordo;

IV - proceder:

a) à lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos a bordo, nos termos da legislação específica;

b) ao inventário e à arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os à autoridade competente, nos termos da legislação específica;

c) à realização de casamentos e aprovação de testamentos *in extremis*, nos termos da legislação específica;

V - comunicar à autoridade marítima:

a) qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar;

b) acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação;

c) infração desta Lei ou das normas e dos regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação.

Parágrafo único. O descumprimento das disposições contidas neste artigo sujeita o Comandante, nos termos do art. 22 desta Lei, às penalidades de multa ou suspensão do certificado de habilitação, que podem ser cumulativas.

Art. 9° Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Art. 10. O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia da segurança

I - impor sanções disciplinares previstas na legislação pertinente;

II - ordenar o desembarque de qualquer pessoa;

III - ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para a manutenção da integridade física de terceiros, da embarcação ou da carga;

IV - determinar o alijamento de carga.

Art. 11. O Comandante, no caso de impedimento, é substituído por outro tripulante, segundo a precedência hierárquica, estabelecida pela autoridade marítima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

CAPÍTULO III
Do Serviço de Praticagem

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.

§ 1° A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, sendo concedida especificamente para cada zona de praticagem, após a aprovação em exame e estágio de qualificação.

§ 2° A manutenção da habilitação do prático depende do cumprimento da frequência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima.

§ 3° É assegurado a todo prático, na forma prevista no *caput* deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem.

§ 4° A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas.

Parágrafo único. Para assegurar o disposto no *caput* deste artigo, a autoridade marítima poderá:

I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem;

II - fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem;

III - requisitar o serviço de práticos.

Art. 15. O prático não pode recusar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento deste.

CAPÍTULO IV
Das Medidas Administrativas

Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

I - apreensão do certificado de habilitação;

II - apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação;

III - embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação;

IV - embargo da obra;

V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

§ 1° A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta Lei, possuindo caráter complementar a elas.

§ 2° As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a sua imposição.

Art. 17. A embarcação apreendida deve ser recolhida a local determinado pela autoridade marítima.

§ 1° A autoridade marítima designará responsável pela guarda de embarcação apreendida, o qual poderá ser seu proprietário, armador, ou preposto.

§ 2° A irregularidade determinante da apreensão deve ser sanada no prazo de noventa dias, sob pena de a embarcação ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 18. O proprietário, armador ou preposto responde, nesta ordem, perante à autoridade marítima, pelas despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida.

Art. 19. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitam o causador a repará-los ou

Art. 20. A autoridade maritima sustará o andamento de qualquer documento ou ato administrativo de interesse de quem estiver em débito decorrente de infração desta Lei, até a sua quitação.

Art. 21. O procedimento para a aplicação das medidas administrativas obedecerá ao disposto no Capitulo V.

Paragrafo unico. Para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação, a autoridade maritima podera aplicar as medidas administrativas liminarmente.

CAPÍTULO V
Das Penalidades

Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

Art. 23. Constatada infração, será lavrado Auto de Infração pela autoridade competente designada pela autoridade maritima.

§ 1° Cópia do Auto de Infração será entregue ao infrator, que disporá de quinze dias úteis, contados da data de recebimento do Auto, para apresentar sua defesa.

§ 2° Será considerado revel o infrator que não apresentar sua defesa.

Art. 24. A autoridade a que se refere o artigo anterior disporá de trinta dias para proferir sua decisão, devidamente fundamentada.

§ 1° Da decisão a que se refere o *caput* deste artigo caberá recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de cinco dias úteis, contado da data da respectiva notificação, dirigido à autoridade superior designada pela autoridade maritima, que proferirá decisão no prazo e forma previstos no *caput*.

§ 2° Em caso de recurso contra a aplicação da pena de multa, será exigido o depósito prévio do respectivo valor, devendo o infrator juntar, ao recurso, o correspondente comprovante.

Art. 25. As infrações são passiveis das seguintes penalidades:

I - multa;

II - suspensão do certificado de habilitação;

III - cancelamento do certificado de habilitação;

IV - demolição de obras e benfeitorias.

Paragrafo unico. As penalidades previstas nos incisos I e IV poderão ser cumuladas com qualquer das outras.

Art. 26. O Poder Executivo fixara anualmente o valor das multas, considerando a gravidade da infração.

Art. 27. A pena de suspensão não podera ser superior a doze meses.

Art. 28. Decorridos dois anos de imposição da pena de cancelamento, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os requisitos estabelecidos para a certificação de habilitação.

Art. 29. A demolição, ordenada pela autoridade maritima, de obra ou benfeitoria sera realizada pelo infrator, que arcará também com as despesas referentes à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação.

Parágrafo único. A autoridade maritima poderá providenciar diretamente a demolição de obra e a recomposição do local, por seus próprios meios ou pela contratação de terceiros, às expensas do infrator.

Art. 30. São circunstâncias agravantes:

I - reincidência;

II - emprego de embarcação na prática de ato ilicito;

III - embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica;

IV - grave ameaça à integridade fisica de pessoas.

Art. 31. A aplicação das penalidades para as infrações das normas baixadas em decorrência do disposto na alínea *b* do inciso I do art. 4° desta Lei, cometidas nas areas adjacentes às praias, far-se-á:

I - na hipótese prevista no art. 6° desta Lei, pelos órgãos municipais competentes, no caso da pena de multa, sem prejuízo das penalidades previstas nas leis e posturas municipais;

II - pela autoridade competente designada pela autoridade maritima, nos demais casos.

Art. 32. Ressalvado o disposto no § 2° do art. 24 desta Lei, o infrator dispora do prazo de quinze dias corridos, a contar da intimação, para pagar a multa.

Art. 33. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei especifica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquerito administrativo instaurado pela

Parágrafo único. Nos casos de que trata este artigo, é vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada no curso de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção da hipótese de poluição das águas.

Art. 34. Respondem solidária e isoladamente pelas infrações desta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador ou preposto;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais;

IV - o autor material.

Art. 35. As multas, exceto as previstas no inciso I do art. 31, serão arrecadadas pela autoridade marítima, sendo o montante auferido empregado nas atividades de fiscalização desta Lei e das normas decorrentes.

CAPÍTULO VI
Disposições Finais e Transitórias

Art. 36. As normas decorrentes desta Lei obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.

Art. 37. A arguição contra normas ou atos baixados em decorrência desta Lei será encaminhada à autoridade que os aprovou e, em grau de recurso, à autoridade à qual esta estiver subordinada.

Art. 38. As despesas com os serviços a serem prestados pela autoridade marítima, em decorrência da aplicação desta Lei, tais como vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros, serão indenizadas pelos interessados.

Parágrafo único. Os emolumentos previstos neste artigo terão seus valores estipulados pela autoridade marítima e serão pagos no ato da solicitação do serviço.

Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.

Art. 40. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de cento e oitenta dias, contado a partir da data de sua publicação.

Art. 41. Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

Art. 42. Revogam-se o Decreto-Lei nº 2.161, de 30 de abril de 1940; os §§ 1º e 2º do art. 3º, o art. 5º e os arts. 12 a 23 do Decreto-Lei nº 2.538, de 27 de agosto de 1940, o Decreto-Lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941; o Decreto-Lei nº 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-Lei nº 4.557, de 10 de agosto de 1942; a Lei nº 5.838, de 5 de dezembro de 1972, e demais disposições em contrário.

Brasília, 11 de dezembro de 1997, 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Mauro Cesar Rodrigues Pereira
Eliseu Padilha
Raimundo Brito
Gustavo Krause