



C0061313A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.818-B, DE 2013

(Do Sr. Arnaldo Jordy)

Impede a inscrição ou o registro de embarcação que não possua proteção no motor, eixo ou partes móveis que possam pôr em risco a integridade física dos passageiros e da tripulação; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. GERALDO SIMÕES); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, com emenda (relator: DEP. ROCHA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIAÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Emenda oferecida pelo relator
- Parecer da Comissão
- Emenda adotada pela Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera as Leis nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que “Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências” e nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que “Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências”, para impedir a inscrição ou o registro de embarcação que não possua proteção no motor, eixo ou partes móveis, assim como a outorga, pela ANTAQ, de serviços de transporte aquaviário a empresa que se utilize de embarcação sem proteção no motor, eixo ou partes móveis que possam pôr em risco a integridade física dos ocupantes.

Art. 2º O art. 4º-A da Lei nº Lei nº 9.537, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 4º-A.....

§ 4º A autoridade marítima não admitirá inscrição ou registro de embarcação que esteja em desacordo com o disposto no **caput** deste artigo. (NR)”.

Art. 3º O art. 6º da Lei nº 9.537, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do cumprimento do disposto no art. 4º-A desta Lei e 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. (NR)”.

Art. 4º O **caput** do art. 31 da Lei nº 9.537, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 31. A aplicação das penalidades para as infrações das normas baixadas em decorrência do disposto no art. 4º-A e na alínea b do inciso I do art. 4º desta Lei, cometidas nas áreas adjacentes às praias, far-se-á:

.....(NR)”

Art. 5º O art. 27 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“Art. 27.....

§ 5º A ANTAQ não celebrará ato de outorga de autorização de prestação de serviço de transporte aquaviário de passageiros se a empresa de navegação dispuser de embarcação, própria ou afretada, que esteja em desacordo com o disposto no **caput** do art. 4º-A da Lei nº 9.537, de 1997. (NR)”.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei é a continuidade de uma campanha que, em 2009, resultou na aprovação da Lei nº 11.970, a qual, alterando a LESTA – Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, de 1997 –, obrigou o emprego de proteção no motor, eixo e partes móveis das embarcações, com a finalidade de evitar a ocorrência de escarpelamentos, até então frequentes no transporte de passageiros nos rios da região amazônica.

O escarpelamento acidental, vale frisar, é um episódio verdadeiramente terrível. A maioria das vítimas é formada por crianças e mulheres, cujos cabelos se enroscam no eixo exposto do motor de pequenas embarcações, provocando o arrancamento brusco do couro cabeludo.

Segundo dados da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental, em 2009 foram registradas 20 ocorrências desse tipo e, em 2010, já com a Lei nº 11.970 em pleno vigor, 7 ocorrências. Apesar da redução, o único número aceitável, aqui, é zero. Qualquer ocorrência dessa natureza representa um atentado contra a dignidade humana e uma mácula na atuação do Estado brasileiro.

O que se propõe, então, é que a autoridade marítima, para além de fiscalizar as embarcações, simplesmente impeça a inscrição ou o registro de embarcação que não esteja em conformidade com a determinação imposta pela Lei nº 11.970/09. Em face dessa nova exigência, o que se espera é engajar o mercado consumidor na batalha contra os escarpelamentos.

Paralelamente, sugere-se que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ – não conceda autorização para prestação de serviço de transporte a empresa de navegação que, em sua frota, possua embarcação em desacordo com o disposto na Lei nº 11.970/09. Trata-se de mais um mecanismo institucional que visa a reduzir o espaço de quem insiste em atuar negligientemente.

Por fim, cumpre chamar a atenção para a proposta de se permitir que a autoridade marítima delegue aos municípios a fiscalização do cumprimento do dispositivo que obriga a proteção do motor das embarcações. Em uma vasta região como a Amazônia, é muito difícil para a autoridade marítima conseguir atuar, sempre, de maneira eficiente. Algumas situações, é possível, talvez recomendem a descentralização da fiscalização. Daí a razão de ser da modificação no art. 6º da LESTA.

Eram os argumentos que gostaríamos de expor, pelos quais estamos certos de receber o apoio dos Colegas para a rápida aprovação da presente proposta.

Sala das Sessões, em 25 de junho de 2013.

Deputado **ARNALDO JORDY**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI N° 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. 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) ceremonial 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. 4º-A. Sem prejuízo das normas adicionais expedidas pela autoridade marítima, é obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física dos passageiros e da tripulação. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

§ 1º O tráfego de embarcação sem o cumprimento do disposto no caput deste artigo sujeita o infrator às medidas administrativas previstas nos incisos I e II do caput do art. 16, bem como às penalidades previstas no art. 25, desta Lei. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

§ 2º Em caso de reincidência, a penalidade de multa será multiplicada por 3 (três), além de ser apreendida a embarcação e cancelado o certificado de habilitação. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

§ 3º A aplicação das medidas administrativas e das penalidades previstas neste artigo não exime o infrator da devida responsabilização nas esferas cível e criminal. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

Art. 5º 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. 6º 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. 7º 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.

CAPÍTULO V DAS PENALIDADES

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.

.....

.....

LEI N° 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO VI DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

.....

Seção III Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias; (*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*)

II - promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário; (*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*)

a) (*Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*)

b) (*Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*)

IV - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

V - celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI - reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes;

VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda; ([Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#))

VIII - promover estudos aferentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;

IX - (VETADO)

X - representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais;

XI - (VETADO)

XII - supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;

XIII - (VETADO)

XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória no 595, de 6 de dezembro de 2012; ([Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#))

XV - elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; ([Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#))

XVI - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do *caput* do art. 5º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; ([Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#))

XVII - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Secretário Especial de Portos, conforme o caso, propostas de declaração de utilidade pública; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007](#))

XVIII - (VETADO)

XIX - estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;

XX - elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.

XXI - fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre; (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001*)

XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*)

XXIII - adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas; (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001*)

XXIV - autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001*)

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos; (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*)

XXVI - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; (*Inciso acrescido pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*)

XXVII - (*Inciso acrescido pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*)

§ 1º No exercício de suas atribuições a ANTAQ poderá:

I - firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e (*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*)

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais. (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001*)

§ 2º A ANTAQ observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha e atuará sob sua orientação em assuntos de Marinha Mercante que interessarem à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, devendo ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário.

§ 3º (*Revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*)

§ 4º (*Revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*)

Seção IV

Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas

Subseção I

Das Normas Gerais

Art. 28. A ANTT e a ANTAQ, em suas respectivas esferas de atuação, adotarão as normas e os procedimentos estabelecidos nesta Lei para as diferentes formas de outorga previstos nos arts. 13 e 14, visando a que:

I - a exploração da infra-estrutura e a prestação de serviços de transporte se exerçam de forma adequada, satisfazendo as condições de regularidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação do serviço, e modicidade nas tarifas;

II - os instrumentos de concessão ou permissão sejam precedidos de licitação pública e celebrados em cumprimento ao princípio da livre concorrência entre os capacitados para o exercício das outorgas, na forma prevista no inciso I, definindo claramente:

- a) (VETADO)
 - b) limites máximos tarifários e as condições de reajustamento e revisão;
 - c) pagamento pelo valor das outorgas e participações governamentais, quando for o caso.
 - d) prazos contratuais. *(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*
-
-

LEI N° 11.970, DE 6 DE JULHO DE 2009

Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para tornar obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e partes móveis das embarcações.

O VICE-PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no exercício do cargo de PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para tornar obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e partes móveis das embarcações, de forma a proteger os passageiros e tripulações do risco de acidentes.

Art. 2º A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 4º-A:

"Art. 4º-A Sem prejuízo das normas adicionais expedidas pela autoridade marítima, é obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física dos passageiros e da tripulação.

§ 1º O tráfego de embarcação sem o cumprimento do disposto no caput deste artigo sujeita o infrator às medidas administrativas previstas nos incisos I e II do caput do art. 16, bem como às penalidades previstas no art. 25, desta Lei.

§ 2º Em caso de reincidência, a penalidade de multa será multiplicada por 3 (três), além de ser apreendida a embarcação e cancelado o certificado de habilitação.

§ 3º A aplicação das medidas administrativas e das penalidades previstas neste artigo não exime o infrator da devida responsabilização nas esferas cível e criminal."

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos 30 (trinta) dias da data de sua publicação.

Brasília, 6 de julho de 2009; 188º da Independência e 121º da República.

JOSÉ ALENCAR GOMES DA SILVA
Nelson Jobim

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 5.818, de 2013, de autoria do Deputado Arnaldo Jordy. A iniciativa altera a Lei nº 9.537, de 1997 (LESTA – Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário), com o fito de impedir a inscrição ou o registro, efetuado pela autoridade marítima, de embarcação que não possua proteção no motor, eixo ou partes móveis que possam pôr em risco a integridade física dos ocupantes. Além disso, deseja-se que a lei autorize a autoridade marítima a delegar aos municípios a fiscalização do cumprimento do dispositivo legal que exige a colocação de proteção no motor das embarcações, assim como passe a atribuir aos municípios, na hipótese da delegação mencionada, a competência para aplicar a penalidade de multa. A proposição ainda modifica a Lei nº 10.233, de 2001, que criou as agências de regulação de transporte terrestre e aquaviário, para proibir a ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários – de autorizar a prestação de serviço de transporte aquaviário de passageiros por empresa cujas embarcações não possuam proteção de motor e de outras partes que coloquem os ocupantes em risco.

Em defesa de sua proposta, o autor argumenta que a Lei nº 11.970, de 2009, que exigiu o uso de proteção no motor de embarcação, deve ser acompanhada de medidas auxiliares que ajudem a reduzir o número de escalpelamentos a zero. Espera o autor que, em face da impossibilidade de se inscrever ou registrar embarcação sem proteção no motor, ou de se utilizá-la em serviço autorizado de passageiros, o próprio mercado consumidor termine por exigir dos fabricantes que produzam embarcações conformes à norma.

Não houve emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Três medidas legais são sugeridas na proposta: impedir a inscrição ou o registro de embarcação que não disponha de proteção no motor e em partes móveis; autorizar a autoridade marítima a delegar aos municípios a fiscalização do cumprimento da norma que exige a colocação de proteção no motor e em partes móveis das embarcações; e proibir a outorga, pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, de serviço de transporte de passageiros a empresa cujas embarcações não possuam proteção no motor e nas partes móveis, com o objetivo maior que é a redução e, se possível, a inexistência de casos de escalpelamento no país.

Notadamente, o escalpelamento é uma questão que assombra as regiões norte e nordeste do País, essencialmente a região amazônica. Só no Amapá já foram registrados mais de 400 casos, de acordo com dados da Associação de Mulheres Ribeirinhas e Vítimas de Escalpelamento da Amazônia. Em 2013, houve 7 registros no Hospital de Emergências de Macapá. Segundo dados apresentados pela Secretaria de Estado de Saúde Pública do Estado do Pará, houve uma diminuição de 50% dos casos de escalpelamento no ano de 2013 em relação ao ano passado, quando foram registrados 12 acidentes. De acordo com os dados da própria Secretaria, o Pará é o líder em número de casos.

Realmente, as ocorrências de escalpelamentos na região amazônica vêm caindo após a publicação da Lei nº 11.970, de 2009, responsável pela alteração da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - LESTA, de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Essa diminuição é resultado também do trabalho realizado por diversos organismos não governamentais, que vem atuando por meio de campanhas para a prevenção desse tipo de acidente, e pela Marinha do Brasil, que fornece gratuitamente – mediante apoio de instituições privadas – a instalação de protetores de eixos nas embarcações miúdas objeto de inscrição ou inspeção.

Apesar da atuação constante dos órgãos governamentais, de entidades da sociedade civil, das campanhas educativas e da exigência legal da proteção do eixo do motor das embarcações, ainda há muitas embarcações

circulando sem essa proteção, ocasionando acidentes graves como o do dia 18 de agosto de 2013, quando uma criança de 10 anos, em viagem pelo Amapá, perdeu 20% do couro cabeludo.

Isto ainda acontece porque a capilaridade dos rios amazônicos é muito grande e o controle e a fiscalização feita pela autoridade marítima são insuficientes, em virtude da dimensão da bacia hidrográfica. É por isso que fóruns, audiências e seminários realizados tanto nos estados, quanto nesta Casa, tem apontado para a necessidade de se aumentar a fiscalização com a ajuda das prefeituras municipais.

No caso das embarcações de empresa de transporte de passageiros, mesmo com a obrigatoriedade da apresentação do atestado da Marinha, com respeito à segurança da embarcação, e de Termo de Responsabilidade firmado com a Capitania dos Portos, é prudente a inclusão de dispositivo que reforce a necessidade do cumprimento da Lei nº 11.970, de 2009, para a outorga das embarcações pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, que conforme diz o autor do projeto, visa *“reduzir o espaço de quem insiste em atuar negligentemente”*.

Por fim, as três medidas apresentadas no projeto tem por objetivo criar um instrumento forte e capaz de aumentar o controle e a fiscalização de embarcações que se encontram em dissonância com a norma legal, ao tempo em que buscam fortalecer o trabalho das instituições que se preocupam com esse problema, que atemoriza os usuários desse tipo de transporte. A proposta tem o intuito, sobretudo, de possibilitar que a ocorrência de acidentes de escaldamento nas regiões navegáveis do País tenha índices próximos de zero.

Esses são os motivos, assim, pelos quais voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.818, de 2013.

Sala da Comissão, em 08 de outubro de 2013.

Deputado GERALDO SIMÕES
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 5.818/2013, nos termos do parecer do relator, Deputado Geraldo Simões.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Maia - Presidente, Fábio Souto, Osvaldo Reis e Milton Monti - Vice-Presidentes, Davi Alcolumbre, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Geraldo Simões, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Jaime Martins, Jesus Rodrigues, João Leão, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Marinha Raupp, Mário Negromonte, Newton Cardoso, Vanderlei Macris, Washington Reis, Zeca Dirceu, Zezé Ribeiro, Zinho, Gonzaga Patriota, Ricardo Izar e Valtenir Pereira.

Sala da Comissão, em 27 de novembro de 2013.

Deputado MILTON MONTI
Presidente em exercício

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I - RELATÓRIO

O presente Projeto de Lei, de autoria do nobre Deputado ARNALDO JORDY, altera a Lei nº 9.537, de 1997, Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - LESTA, com a finalidade de impedir a inscrição ou o registro, a ser efetuado pela autoridade marítima, de embarcação que não possua proteção no motor, eixo ou partes móveis que possam pôr em risco a integridade física dos ocupantes da embarcação. Além disso, altera dispositivo para permitir que a autoridade marítima possa delegar aos municípios a fiscalização do cumprimento do dispositivo legal que exige a colocação de proteção no motor das embarcações, bem como passe a atribuir aos municípios, na hipótese da delegação mencionada, a competência para aplicar a penalidade de multa.

A proposição modifica, ainda, a Lei 10.233, de 05 de junho de 2001, que criou os órgãos de regulação do transportes terrestres e Aquaviário, para proibir a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, de autorizar a prestação de serviços de transporte Aquaviário de passageiros por empresas cujas embarcações não possuam proteção de motor, eixo ou partes móveis e que, por isso, possam colocar em risco os ocupantes.

A proposição foi aprovada, por unanimidade, pela Comissão de Viação e Transportes, em 27 de novembro de 2013, e está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões, sob o regime de tramitação ordinária.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas, conforme atesta a Secretaria da Comissão.

Cumpre-me por designação da Presidência da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, a elaboração de parecer sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, nos termos do art. 54, I, do Regimento Interno.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Em relação ao conteúdo do projeto de lei analisado, cumpre observar, que são fortes os argumentos apresentados pelo nobre Deputado Arnaldo Jordy, uma vez que, sem dúvida, o escalpelamento é uma tragédia que assola, principalmente, as regiões norte e nordeste do Brasil e, em especial, a região amazônica, onde já se contam milhares de vítimas. É certo que os números têm caído a partir da tomada de atitudes proativas de organizações não governamentais, com campanhas intensas de prevenção desse tipo de acidente. Mas, esse Projeto certamente auxiliará, de forma definitiva, na redução, ou na eliminação, desse terrível pesadelo que assombra as populações ribeirinhas.

A esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania compete pronunciar-se quanto aos aspectos de constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e redação do projeto de lei em foco, nos termos do previsto no Regimento Interno da Casa, em seu art. 32, inciso IV.

Examinando o Projeto de Lei em apreço, nada encontramos de incompatibilidade entre o ali assentado e os princípios e normas que informam o texto constitucional vigente.

Do ponto de vista da juridicidade, também não há o que se objetar.

Quanto à redação e a técnica legislativa empregadas no projeto de decreto legislativo, estas revelam-se inadequadas, pois não satisfazem às exigências da Lei Complementar nº 95, de 1998, no seu artigo 6º. Nesse sentido, apresentamos emenda a fim de incluir, no preâmbulo, a autoridade que elaborou a lei, no caso, o Congresso Nacional.

Tudo isso posto, e nada havendo que possa obstar sua aprovação nesta Casa, concluímos nosso voto no sentido da constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e redação do Projeto de Lei nº 5.818, de 2013, com a emenda aqui sugerida.

Sala da Comissão em de de 2016

**Deputado ROCHA
Relator**

EMENDA ADITIVA

Insira-se no preâmbulo do Projeto de Lei em epígrafe a expressão: “O Congresso Nacional decreta:”.

Sala da Comissão em _____ de _____ de 2016

**Deputado ROCHA
Relator**

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, com emenda, do Projeto de Lei nº 5.818/2013, nos termos do Parecer do Relator. Deputado Rocha.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Osmar Serraglio - Presidente, Antonio Bulhões, Capitão Augusto, Carlos Bezerra, Chico Alencar, Danilo Forte, Delegado Edson Moreira, Esperidião Amin, Evandro Gussi, Fausto Pinato, Félix Mendonça Júnior, João Campos, João Fernando Coutinho, Jorginho Mello, José Fogaça, Jozi Araújo, Lincoln Portela, Luiz Couto, Marcos Rogério, Paes Landim, Paulo Freire, Paulo

Magalhães, Rocha, Ronaldo Fonseca, Rubens Bueno, Soraya Santos, Tadeu Alencar, Thiago Peixoto, Valtenir Pereira, Altineu Côrtes, Arnaldo Faria de Sá, Cabo Sabino, Carlos Marun, Daniel Almeida, Dr. Sinval Malheiros, Gonzaga Patriota, Gorete Pereira, Hildo Rocha, Hiran Gonçalves, Hugo Leal, Jefferson Campos, Juscelino Filho, Laercio Oliveira, Laerte Bessa, Manoel Junior, Pastor Eurico, Pr. Marco Feliciano, Ricardo Tripoli, Sandro Alex e Sóstenes Cavalcante.

Sala da Comissão, em 20 de setembro de 2016.

Deputado OSMAR SERRAGLIO
Presidente

**EMENDA ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 5.818, DE 2013**

Impede a inscrição ou o registro de embarcação que não possua proteção no motor, eixo ou partes móveis que possam pôr em risco a integridade física dos passageiros e da tripulação.

Insira-se no preâmbulo do Projeto de Lei em epígrafe a expressão: “O Congresso Nacional decreta:”.

Sala da Comissão, em 20 de setembro de 2016.

Deputado OSMAR SERRAGLIO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO