

PROJETO DE LEI Nº DE 2018
(Do Sr. Arnaldo Jordy e da Sra. Janete Capiberibe)

Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, para estabelecer como obrigatória a instalação de equipamento suplementar de segurança passiva de proteção do motor para embarcações novas produzidas, saídas de fábrica, embarcações originárias de novos projetos, nacionais e importadas, além de motores destinados a qualquer tipo de embarcação.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta lei altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para estabelecer como obrigatória a instalação de equipamento suplementar de segurança passiva de proteção do motor para embarcações novas produzidas, saídas de fábrica, embarcações originárias de novos projetos, nacionais e importadas, além de motores destinados a qualquer tipo de embarcação.

Art. 2º. A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, fica acrescida dos seguintes artigos:

“Art. 4º B. É obrigatória a instalação de equipamento suplementar de segurança passiva de proteção do motor, eixo e quaisquer outras partes móveis em embarcações novas produzidas, saídas de fábrica, nacionais e importadas e em embarcações originárias de novos projetos.

§ 1º. É obrigatória a instalação de equipamento suplementar de segurança de que trata o *caput* nos motores novos produzidos, saídos de fábrica, nacionais e importados, destinados a qualquer tipo de embarcação e em motores originários de novos projetos, destinados a qualquer tipo de embarcação.”

“Art. 4º C. Para efeito desta lei, define-se “equipamento suplementar de segurança passiva de proteção do motor, eixo e quaisquer outras partes móveis”, como equipamento de retenção que objetiva isolar o contato de uma ou mais partes do corpo do ocupante com qualquer parte do motor, eixo e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam acarretar riscos à integridade física dos passageiros e da tripulação da embarcação.”

“Art. 4º D. O disposto no **Art. 4º B** se aplica às embarcações conforme o cronograma de implantação definido abaixo:

I – Novos projetos de embarcações e motores destinados a embarcações, nacionais ou importados.

Data de Implantação	Percentual de Produção
1º de janeiro de 2019	10%
1º de janeiro de 2020	30%
1º de janeiro de 2021	100%

II - Embarcações e motores destinados a embarcações em produção, nacionais ou importados.

Data de Implantação	Percentual de Produção
1º de janeiro de 2022	30%
1º de janeiro de 2023	60%
1º de janeiro de 2024	100%

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

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 escalpelamentos, até hoje frequentes no transporte de passageiros nos rios da região amazônica.

O artigo científico do médico *Caio Bacellar Cunha e outros* descreve com muita propriedade esse flagelo da Região Norte do país:

“Escalpelamento é trauma comum na região Norte do Brasil, causado por avulsão parcial ou total do couro cabeludo. Nesse ambiente geográfico, o escalpelamento ocorre principalmente pelo contato acidental de cabelos longos com motor de eixo rotativo de embarcações fluviais. A preensão dos cabelos por esses motores gera uma força de tração rotatória que leva ao arrancamento do couro cabeludo de forma abrupta. Segundo dados fornecidos pela Fundação Santa Casa de Misericórdia do Pará (FSCMP), entre os anos de 1979 e 2007 ocorreram escalpelamentos em 44 municípios do Estado do Pará, sendo os municípios de Belém (e suas ilhas) e as cidades de Breves e Cametá os mais prevalentes. A alta incidência de acidentes nessa região é decorrente da

associação de alguns fatores. Em geral, o motor das embarcações não apresenta dispositivos de segurança que impeçam o contato dos usuários, permitindo que a alta rotação desenvolvida pelo eixo produza um processo de sucção dos elementos leves que são colocados próximos ou em contato com ele. Além disso, há a questão cultural, de preferência pelo uso de cabelos longos e soltos pelas mulheres da região. Em geral são acidentes de grandes proporções, provocando comprometimento hemodinâmico e dor intensa. O quadro clínico também envolve o surgimento secundário de mialgias em regiões adjacentes, edema e hematomas em região facial, limitação de movimentos faciais, pescoço e cinturas escapulares e cefaleia tensional. O acidente impõe sequelas físicas e vivência de intenso sofrimento psíquico e social durante todo o tratamento e no decorrer da vida dos pacientes, já que acarreta danos significativos à autoestima, à identidade, à percepção corporal, ao humor, à sociabilidade e às relações afetivas globais, além de contribuir para alterar a dinâmica e a economia familiar. Sob o ponto de vista anatômico, dentre as linhas de tracionamento em que o couro cabeludo pode ser arrancado, tem-se como mais comuns as linhas da junção do couro cabeludo com a pele da face e do pescoço, onde a pele é mais fina e mais firmemente aderida. Dessa forma, se o cabelo for inicialmente tracionado na região occipital, a pele se rompe primeiro na frente. Caso seja tracionado primeiro na frente, ocorre o inverso. Se todo o cabelo for tracionado ao mesmo tempo, a pele se rompe inicialmente nas sobrancelhas e, a seguir, na linha do zigoma, acima e em torno das orelhas ou através delas, terminando na nuca (Figura 1). Além do comprometimento dos tecidos moles, pode haver exposição da calota craniana, seguida de necrose isquêmica, osteite e sequestração óssea. Trabalhos como o presente artigo são necessários, pois há poucos dados na literatura sobre o tratamento das consequências desse tipo de acidente, muito recorrente na região Amazônica. Além disso, são importantes dados atualizados e que demonstram em que patamar está a incidência de escalpelados na região.”

<http://www.scielo.br/pdf/rbcn/v27n1/03.pdf>

Em setembro de 2017, a Rádio Senado colocou em sua programação cinco relatos dramáticos. Cinco histórias de perseverança para lidar com as marcas de um acidente. Esse foi o ponto de partida da reportagem “Escalpelamento: dor e superação nos rios da Amazônia”, produzida pela Rádio Senado numa série de cinco capítulos: 1^a parte - A história de Francyanny: como as escalpeladas convivem com a dor no corpo e na alma. 2^a parte - A história de Maria Nazaré: por que o escalpelamento é uma realidade nos rios da Amazônia. 3^a parte - A história de Mayane: as iniciativas para ajudar as vítimas a lidar com as marcas do acidente. 4^a parte - A história de Clebson: a prevenção como arma contra o escalpelamento. 5^a parte - A história de Rosinete: o que ainda falta para que o escalpelamento não faça mais vítimas.

O escalpelamento é o arrancamento brusco do couro cabeludo (escalpo) depois que os cabelos da vítima se enroscam no eixo do motor do barco. Em alguns casos, o eixo leva outras partes da cabeça, como orelhas e sobrancelhas. Os hospitais da região recebem novos casos todos os anos, apesar das ações de prevenção.

A reportagem também destaca as iniciativas para ajudar as vítimas, como os mutirões de cirurgias plásticas e as casas de apoio para mulheres escalpeladas, que se submetem a um longo tratamento.

Lembramos que os rios da Amazônia correspondem às ruas nas cidades das demais regiões do país. É por meio das embarcações que são transportadas as cargas que abastecem os municípios de grande parte dos estados da Região Norte. É por meio das embarcações que os trabalhadores ribeirinhos se locomovem e as crianças vão à escola.

É forçoso reconhecer que a legislação vigente já produziu efeitos benéficos notadamente para diminuir os acidentes que causam escaldamento vitimando principalmente mulheres e crianças que acidentalmente esbarram nos eixos ou nos motores das embarcações. De fato, a Lei nº 11.970/2009, conhecida como a *Lei Janete Capiberibe*, obriga a instalação de uma cobertura nas partes móveis dos motores das embarcações para proteger os ocupantes. Foi um passo importante, sem dúvida. No entanto, o êxito da legislação vigente depende da ação contínua da Marinha que tanto faz pelo bem da Região Norte do nosso país. Mas, a autoridade marítima não possui contingente e sequer meios capazes de efetuar uma fiscalização eficaz em razão da imensa área abrangida pelas bacias dos rios da Amazônia.

Assim, entendemos que cabe aperfeiçoar e atualizar os requisitos de segurança alterando a legislação para estabelecer como obrigatória a instalação de equipamento suplementar de segurança passiva de proteção do motor para embarcações novas produzidas, saídas de fábrica, embarcações originárias de novos projetos, nacionais e importadas, além de motores novos saídos de fábrica, destinados a qualquer tipo de embarcação visando garantir a incolumidade dos condutores e passageiros.

Pedimos o apoio dos ilustres pares na aprovação deste projeto.

Sala das Sessões, em de julho de 2018.

Deputado ARNALDO JORDY

PPS/PA

Deputada JANETE CAPIBERIBE

PSB/AP