



C0069980A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 10.630, DE 2018

(Dos Srs. Arnaldo Jordy e 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.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO; E SERVIÇOS; VIAÇÃO E TRANSPORTES E CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIAÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, *caput* - RICD

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 escaldpelamentos, 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 escaldpelamento 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 escaldpelamentos 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 escalpelamento vitimando principalmente mulheres e crianças que accidentalmente 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 12 de julho de 2018.

Deputado ARNALDO JORDY

PPS/PA

Deputada JANETE CAPIBERIBE

PSB/AP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

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.

§ 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. (*Artigo acrescido pela Lei nº 11.970, de 6/7/2009, publicada no DOU de 7/7/2009, em vigor 30 dias após a publicação*)

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.

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

FIM DO DOCUMENTO