

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.523 DE 2020

Acrescenta o item V no artigo 25 e o item V no artigo 30 à Lei 9.537 de 11 de dezembro de 1997 e dá outras providências.

Autor: Deputado ALEXANDRE FROTA

Relator: Deputado BOZZELLA

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO HUGO LEAL

O projeto de lei em epígrafe, de autoria do Deputado Alexandre Frota pretende alterar a Lei 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. Acrescentando-lhe o item V no artigo 25 e o item V no artigo 30, passando a Lei então a vigorar da seguinte forma:

"Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:"

.....

.....

V – Apreensão de embarcação

.....

....."

"Art. 30. São circunstâncias agravantes:



.....
.....
V – Operar embarcação sem a devida habilitação expedida pela autoridade marítima constante do artigo 4º da presente lei.”

Na Justificação, o Autor, o ilustre Deputado BOZZELLA, argumenta que se tornou comum a prática de recreação com veículos marítimos sem a devida habilitação emitida por autoridade competente. Fato este que aumenta os riscos para banhistas e demais embarcações e que, para uma maior proteção destes, a pena aplicada deveria fazer-se de forma mais dura, defende o autor.

A matéria foi distribuída a esta Comissão de Viação e Transportes para apreciá-la quanto ao mérito, seguindo, posteriormente, para a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para apreciá-la quanto aos aspectos constitucionais e jurídicos.

Em judicioso parecer o Relator conclui pela aprovação na forma de um Substitutivo que apresenta.

Usando da faculdade assegurada regimentalmente, aproveito a oportunidade para expender minha opinião, divergente do Relator, no presente voto em separado.

Em que pese a louvável preocupação dos nobres Autores da matéria, com a qual me solidarizo, parece-me, contudo, que as proposições em exame, já estão previstas e definidas na forma da Lei 9.537/97 LESTA. Sendo este o instrumento legal que ampara a Autoridade Marítima (Marinha do Brasil), dentro de suas atribuições e

* C D 2 2 6 4 8 8 7 5 2 2 0 *



responsabilidades no que diz respeito à segurança da navegação, na salvaguarda da vida humana no mar e na prevenção de poluição hídrica.

A Lei 9.537/97 (LESTA) já prevê, em seu Art. 16, inciso II, a apreensão de embarcação, não como penalidade, mas sim como medida administrativa, que é, em última análise, providência de caráter complementar, sendo em grande parte de aplicação momentânea e tem como objetivo prioritário impedir a continuidade da prática infracional diretamente no ato. Estando assim sua natureza jurídica acessória e complementar às penalidades, representando, na prática, um meio de coerção para inibir a conduta do agente à margem da lei. O que vai de encontro à proposta de inclusão do inciso V ao Art. 25, uma vez que ele já é atendido em perfeitas condições ao que se destina no corpo da referida Lei.

Circunstâncias agravantes são aquelas que aumentam a pena aplicável a um ilícito dentro das balizas legais estabelecidas, as quais devem ser levadas em consideração na segunda fase da dosimetria, quando da aplicação da penalidade, após a fixação da mesma e da consideração dos atenuantes, se houver. Assim, em relação à proposta de inclusão do inciso V ao Art. 30, que coloca como situação agravante o fato de operar embarcação sem a devida autorização, considera-se ineficaz quanto ao objetivo de agir com mais rigor, uma vez que tal conduta deve ser considerada uma infração administrativa e não somente situação agravante. Pode-se citar, por exemplo, o que já está contido no Art. 11 do Decreto nº 2.596/98



(conhecido com RLESTA), que regulamenta a Lei 9.537/97 (LESTA), onde se aplica multa do Grupo "E" no caso de condução de embarcação ou contratação de tripulante sem a devida habilitação para operá-la (cujo valor vai de R\$ 40,00 a R\$ 2.200,00 – quarenta a dois mil e duzentos reais), inclusive com previsão de aumento do valor em caso de reincidência no período inferior ou igual a 12 meses (multiplicando-se o valor da multa pela quantidade de reincidências, conforme o art. 10 do Decreto).

A exigência de habilitação técnica para operar embarcação é condição essencial para que não ocorra a infração, e não deve ser considerada uma mera circunstância que venha a incidir aumento de sanção. Assim, tal obrigação quando não cumprida já é contemplado pela lei atual como ato de extrema gravidade, que não deve ser mero agravante e sim punido como infração. O que nos termos da lei existente, já assim ocorre.

Essas medidas administrativas, assim como as sanções previstas na LESTA e na RLESTA não elidem a responsabilidade civil e penal do respectivo infrator. Enquanto a primeira atua no campo do ilícito civil, originando o dever de repará-lo, como por exemplo em indenização pecuniária decorrente de ação judicial de indenização por danos morais e materiais; na segunda espécie de responsabilidade, o infrator responde por uma das condutas tipificadas em lei penal, passível de ser condenado em processo de persecução penal, tanto em penas restritivas de direito, quanto nas sanções restritivas



de liberdade, como por exemplo o crime de lesão corporal grave, tipificado no Art. 129, § 1º do Código Penal, que prevê pena de reclusão de um a cinco anos.

Por todas essas razões, não há como se conceder chancela positiva de mérito à matéria e às proposições apresentadas, uma vez que já está prevista a apreensão de embarcações na LESTA, bem como a conduta de operar embarcação sem a devida autorização já é considerada infração autônoma e não somente um agravante. As alterações propostas, assim, não traduzem um maior rigor que se objetivara na criação deste PL.

Sendo essas as considerações que entendo cabíveis e que espero venham a contribuir para a discussão da matéria, manifesto meu voto pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 2523 DE 2020, bem como do Substitutivo apresentado pelo nobre Relator.

Sala da Comissão, em 13 de junho de 2022.

Deputado HUGO LEAL

