



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.494, DE 2019

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.

Autor: Deputado CAMILO CAPIBERIBE

Relator: Deputado PASTOR GIL

I - RELATÓRIO

Vem à Comissão o Projeto de Lei nº 1.494, de 2019, de autoria do Deputado Camilo Capiberibe. A iniciativa modifica 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. Na proposta, dá-se definição para “equipamento suplementar de segurança passiva de proteção do motor” nos seguintes termos: “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”.





São prescritos, ainda, cronogramas de implantação do referido equipamento, tanto para novos projetos de embarcações e motores (data-limite em 2021) como para embarcações e motores já em produção (data-limite em 2024).

Na justificção, o autor argumenta que foi um passo importante a edição da Lei nº 11.970, de 2009, conhecida como a Lei Janete Capiberibe, que obriga a instalação de uma cobertura nas partes móveis dos motores das embarcações, para proteger os ocupantes. No entanto, diz, a fiscalização dessa conduta na extensa área amazônica é bastante difícil, exigindo assim, em seu julgamento, nova lei que obrigue a instalação do equipamento de proteção já nas embarcações saídas de fábricas ou nos motores novos que sejam destinados a embarcações já em uso.

Antes desta CVT, pronunciou-se sobre a matéria a Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, aprovando-a nos termos do substitutivo sugerido pelo então relator, Deputado Helder Salomão. A proposta de S.Exa. tem o seguinte teor:

“Art. 4º-B. As embarcações novas, produzidas no País ou importadas, deverão ter a proteção de que trata o art. 4º-A instalada antes de sua entrega, no País, ao consumidor final.

§ 1º É vedada a inscrição e registro de embarcações, novas ou usadas, que não atendam ao disposto no art. 4º-A.

§ 2º As disposições do caput são também aplicáveis aos motores novos, produzidos no País ou importados, projetados para utilização em embarcações.”

Não houve emendas à iniciativa neste Colegiado.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto em exame é uma resposta à continuidade de acidentes com passageiros de embarcações na região amazônica, relacionados à falta de proteção, obrigatória, das partes móveis do motor e do eixo. O escalpelamento, infelizmente, ainda ocorre naquela extensa área do País, tendo como vítimas as mulheres, principalmente.





Trata-se de um problema multifatorial, que decorre de condições socioeconômicas precárias, escassez de informação, dificuldade de fiscalização, baixa oferta de transporte e alguma leniência com os riscos. Definitivamente, a solução dele não está apenas no plano das leis.

Sabe-se que a Marinha do Brasil vem há muito colaborando com as populações ribeirinhas, promovendo, inclusive, a instalação da proteção para motor nas embarcações miúdas, gratuitamente, além de fornecer toucas para o abrigo dos cabelos. Tais ações, porém, têm seu limite na capacidade logística da Marinha, que não é suficiente para dar conta das longínquas e numerosas comunidades que se acham às margens dos rios amazônicos.

Com a finalidade de contribuir para o fim desse tipo de acidente tão dramático, a proposta determina que as embarcações saiam de fábrica com a proteção para motor e eixo. Ocorre que, nesse aspecto do problema, o desafio vem da produção artesanal de embarcações, que descumpra não apenas essa, mas outras exigências impostas pela Marinha. A indústria de construção naval bem estabelecida, inclusive na Amazônia, já entrega embarcações conforme as prescrições legais e normativas, mesmo porque o custo do equipamento é baixo.

Assim, parece-me que o esforço legislativo em questão não se mostrará relevante, pois deixará de alcançar quem já não observa a legislação. De mais a mais, seria preciso que o projeto lidasse com a fiscalização e eventual punição de fabricantes e importadores de embarcações, para que a nova norma tivesse efetividade.

A par disso, pondero que fixar em lei a exigência de que certo equipamento seja contemplado na fabricação de embarcação vai de encontro ao princípio adotado pelo próprio legislador federal: deixar à autoridade marítima a definição de regras que promovam a segurança da vida humana nas águas, o que abarca relacionar quais os itens indispensáveis de qualquer embarcação. Dessa maneira, se o protetor de motor e de eixo deve merecer tal tipo de atenção do legislador, por que motivo outros equipamentos não a teriam? Do meu ponto de vista, o mais prudente a se fazer aqui é continuarmos prestigiando o trabalho da Marinha no cumprimento das atribuições que a lei lhe conferiu.

Creio, todavia, que uma sugestão apresentada no substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços deve ser





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Pastor Gil (PL/MA)

referendada nesta Comissão. Refiro-me à hipótese de se vincular a inscrição ou o registro da embarcação à existência de proteção no motor, eixo e quaisquer outras partes móveis. Lembro que a atual regulamentação da Marinha prevê que os títulos de inscrição de embarcação e o registro de propriedade têm validade de cinco anos, precisando ser renovados após o vencimento desse prazo.

A vistoria nos processos de inscrição ou registro, assim como de renovação, já é procedimento previsto pela autoridade marítima. O que está se sugerindo aqui é tão somente deixar claro que a existência do equipamento é um dos critérios para se efetuar a devida inscrição ou registro. Em vez de dirigir comando a fabricantes e importadores de embarcações, a proposição nada mais faria do que direcionar a atenção da autoridade marítima para quesito específico, em procedimentos que já são de sua competência.

Sendo assim, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 1.494, de 2019, nos termos do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado PASTOR GIL (PL/MA)
Relator





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.494, DE 2019

Acrescenta dispositivo ao art. 4º-A da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para prever a possibilidade de norma da autoridade marítima impedir a inscrição ou o registro de embarcação cujo motor, eixo ou outra parte móvel não disponha de proteção e outras disposições.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao art. 4º-A da 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 prever a possibilidade de norma da autoridade marítima impedir a inscrição ou o registro de embarcação cujo motor, eixo ou outra parte móvel não disponha de proteção, nos termos da lei e outras disposições.

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

“Art. 4º-A.

§ 4º Norma da autoridade marítima poderá impedir que embarcação em desconformidade com o disposto no caput seja inscrita ou registrada, ou tenha revalidado o respectivo documento.”

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

dep.gildenemyr@camara.leg.br

Telefone: (61) 3215 – 5660 / Gab. 660 – Anexo IV – Câmara dos Deputados

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Gil

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229881450800>





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.

<i>Data da Implantação</i>	<i>Percentual de Produção</i>
<i>1º de Janeiro de 2019</i>	<i>10%</i>
<i>1º de Janeiro de 2020</i>	<i>30%</i>
<i>1º de Janeiro de 2021</i>	<i>100%</i>

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

<i>Data da Implantação</i>	<i>Percentual de Produção</i>
<i>1º de Janeiro de 2022</i>	<i>30%</i>
<i>1º de Janeiro de 2023</i>	<i>60%</i>
<i>1º de Janeiro de 2024</i>	<i>100%</i>

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

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado PASTOR GIL
(PL/MA)

dep.gildenemyr@camara.leg.br

Telefone: (61) 3215 – 5660 / Gab. 660 – Anexo IV – Câmara dos Deputados

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Gil

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229881450800>

