

# COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

## 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 GERVÁSIO MAIA

## I - RELATÓRIO

### O Projeto em epígrafe

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.

Pelo art. 4º-C que se acresce à Lei nº 9.357, de 11 de setembro de 1997, 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.

A proposição estipula prazo para a previsão de equipamento suplementar de segurança passiva de proteção em novos projetos de embarcações e motores destinados a embarcações, nacionais ou importados, de acordo com o seguinte calendário: em primeiro de janeiro de 2019 (dez por cento), em primeiro de janeiro de 2020 (trinta por cento), e em primeiro de janeiro de 2021 (cem por cento). Ela também estabelece prazo para a implantação do equipamento de segurança em motores destinados a embarcações, nacionais ou importados. Esse prazo de implantação deveria acontecer em três marcos temporais: primeiro de janeiro de 2022 (trinta por cento), primeiro de janeiro de 2023 (sessenta por cento) e primeiro de janeiro de 2024 (cem por cento).

Na justificção, o autor do Projeto, o Deputado Camilo Capiberibe, dá-nos a razão do Projeto:

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

Mais adiante, lê-se:

O escarpelamento 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 proposição foi distribuída às seguintes Comissões: Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; Comissão de Viação e Transportes e Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.



O Projeto de Lei nº 1.494, de 2019, sujeita-se à apreciação conclusiva, nos termos do art. 24, inciso II, do Regimento Interno da Casa, e tem tramitação ordinária, consoante o art. 151, inciso III, do mesmo diploma legal.

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços aprovou a matéria na forma de Substitutivo próprio, o qual dispõe no art. 4º B que ele acresce à Lei nº 9,537, de 11 de dezembro de 1997, o seguinte:

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.

A Comissão de Viação e Transportes opinou pela aprovação da matéria na forma de seu próprio Substitutivo, que dispõe sobre a implantação do equipamento de segurança em embarcações novas produzidas, saídas de fábrica, nacionais e importadas e em embarcações originárias de novos projetos. O Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes traz ainda um calendário de previsão ou implantação do dispositivo de segurança, o qual já está, pelo decurso de prazo, praticamente esgotado.

## II - VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se pronunciar sobre a constitucionalidade, a juridicidade e a técnica legislativa das proposições na forma do art. 32, inc. IV, alínea “a”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.



A União tem competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte na forma do art. 22, XI, da Constituição da República. O Projeto de Lei nº 1.494, de 2019, o Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, e o Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes são, assim, materialmente constitucionais.

Quanto à constitucionalidade formal, constata-se que não há óbice à iniciativa de Parlamentar na matéria.

No que toca à juridicidade, observa-se que o Projeto de Lei nº 1.494, de 2019, e o Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, por trazerem calendários de implantação já esgotados, tornaram-se injurídicos. Por essa razão, deixo de examiná-los quanto à técnica legislativa.

O Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, por sua vez, está em harmonia como os princípios gerais do direito, sendo, desse modo, jurídico.

No que concerne à técnica e à redação legislativa, conclui-se que se observaram, na feita do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, as imposições da Lei Complementar nº 95, de 1998. Ele tem, assim, boa técnica e boa redação legislativa.

Haja vista o que acabo de expor, voto pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 1.494, de 2019, e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes na forma do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços.

Sala da Comissão, em        de        de 2023.

Deputado GERVÁSIO MAIA  
Relator

2023-14422

