



Câmara dos Deputados

Gabinete do Deputado Federal José Medeiros

## 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 JOSÉ MEDEIROS

## I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe, de autoria do Deputado Camilo 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.

A proposição estipula prazo para a implantação do 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. Também estabelece prazo para a implantação do equipamento de segurança em motores destinados a embarcações em produção, nacionais ou importados, o qual 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.

O autor registra, em sua justificação, que o projeto foi apresentado como continuidade a uma campanha que, em 2009, resultou na aprovação da Lei nº 11.970, a qual alterou a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, de 1997, obrigando o emprego de proteção no motor, eixo e partes móveis das embarcações, a fim de evitar a ocorrência de escarpelamentos, até hoje frequentes no transporte de passageiros nos rios da região amazônica. E explica: “o escarpelamento ocorre principalmente pelo contato acidental de cabelos longos com motor de eixo rotativo de embarcações fluviais”, de forma que “a prensão dos cabelos por esses motores gera uma força de tração rotatória que leva ao arrancamento do couro cabeludo de forma abrupta”.

O projeto tramita em regime ordinário e está sujeito à apreciação conclusiva pelas comissões (arts. 24, II, e 151, III, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados – RICD), tendo sido despachado à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços e à Comissão de Viação e Transportes, para análise do mérito, e a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, para exame da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A **Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços** ressaltou que o escarpelamento de passageiros em embarcações é tão grave que o Comando do 4º Distrito Naval informou que a Marinha efetua a colocação gratuita de equipamentos de proteção do eixo e motor, mediante simples solicitação do interessado. Não obstante, observou que esses acidentes trágicos, cujos danos são irreversíveis, continuam a ocorrer, atingindo sobretudo crianças. Enfatizou, ademais, que o custo da referida proteção é muito baixo, podendo ser ainda menor caso a proteção se torne item de série utilizado em embarcações novas. Nesse sentido, registrou:



**“Uma vez que a obrigatoriedade do item já está estipulada em Lei desde julho de 2009 – ou seja, há praticamente dez anos – é mais do que razoável esperar que as novas embarcações produzidas no País já contem com esse equipamento.** No que se refere às embarcações importadas, é também esperado que o importador já esteja providenciando o item antes da entrega ao consumidor final, uma vez que se trata de pré-requisito para a navegação em águas sob jurisdição nacional.

Em face desses aspectos, consideramos adequado estipular que, no prazo de um ano a partir da publicação da Lei decorrente desta proposição, todas as embarcações novas já contem, antes da entrega ao consumidor final localizado no País, com este dispositivo simples de proteção para o motor, eixo e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física dos passageiros e da tripulação.

**Ademais, consideramos apropriado dispor ainda que, após dois anos da data dessa publicação, será também vedada a inscrição e registro de embarcações, novas ou usadas, que não utilizem a proteção aqui referida – devendo ser novamente destacado que há dez anos essas embarcações já deveriam estar utilizando esse dispositivo para navegar em nossas águas.”** (grifo nosso)

Isto posto, votou pela **aprovação** da matéria, na forma do **substitutivo** que apresentou, com 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.”

A **Comissão de Viação e Transportes**, por sua vez, observou que 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. Nesse sentido, a proposta determina que as embarcações saiam de fábrica com a proteção para motor e eixo. Todavia, registra que:



“(…) o desafio vem da produção artesanal de embarcações, que descumpre 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.

(…)

Creio, todavia, que uma sugestão apresentada no substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços deve ser 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.” (grifo nosso)

Isto posto, votou pela **aprovação** da matéria, na forma do **substitutivo** que apresentou.

As proposições seguiram para esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

## II - VOTO DO RELATOR



O Projeto de Lei nº 1.494, de 2019, assim como o substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços e o substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, vêm ao exame desta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para análise exclusivamente da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (arts. 54, I, e 139, II, “c”, do RICD).

Quanto à **constitucionalidade formal** das proposições, consideramos os aspectos relacionados à competência legislativa, à legitimidade da iniciativa parlamentar e ao meio adequado para veiculação da matéria.

Conforme dispõe o art. 22, XI, da Constituição da República, compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte. É legítima a iniciativa parlamentar (art. 61, *caput*, da CF/88), uma vez que não incide, na espécie, reserva de iniciativa. Por fim, revela-se adequada a veiculação da matéria por meio de projeto de lei ordinária, visto tratar-se da alteração de lei ordinária em vigor e não haver exigência constitucional de lei complementar ou outro veículo normativo para disciplina do assunto.

Em relação ao exame da **constitucionalidade material**, não vislumbramos qualquer óbice à sua tramitação, uma vez que as proposições não contrariam preceitos ou princípios constitucionais.

Verifica-se, ademais, de forma geral, o atendimento ao requisito da **juridicidade**, uma vez que as proposições examinadas inovam no ordenamento jurídico, observam o princípio da generalidade normativa e respeitam os princípios gerais do direito. Há que se ressaltar, contudo, o art. 4º-D, tanto do projeto de lei quanto do substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, uma vez que estipulam prazos para implementação progressiva das exigências, os quais já foram ultrapassados, motivo por que serão apresentadas emenda e subemenda a fim de sanar o vício de injuridicidade ora apontado.

**No que tange à técnica legislativa**, as matérias encontram-se em conformidade com o disposto na Lei Complementar nº 95/1998, que dispõe sobre as normas de redação, elaboração, alteração e consolidação das leis,

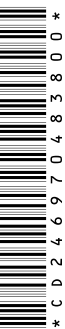


devendo ser feito apenas um ajuste, no art. 4º-B do projeto de lei, cujo § 1º deve ser numerado como “Parágrafo único”, visto que não há parágrafos subsequentes no dispositivo.

Em face do exposto, nosso voto é pela **constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa, do Projeto de Lei nº 1.494, de 2019, e dos substitutivos da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços e da Comissão de Viação e Transportes, com as emendas e subemenda em anexo.**

Sala da Comissão, em        de        de 2024.

Deputado JOSÉ MEDEIROS  
Relator



**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.

**EMENDA Nº 1**

No art. 4º-B, constante no art. 2º do projeto, onde se lê “§1º” leia-se “Parágrafo único.”.

Sala da Comissão, em        de        de 2024.

Deputado JOSÉ MEDEIROS  
Relator



**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.

**EMENDA Nº 2**

No corpo do art. 2º do projeto, suprima-se o art. 4º-D.

Sala da Comissão, em        de        de 2024.

Deputado JOSÉ MEDEIROS  
Relator



**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA****SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES  
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.

**SUBEMENDA Nº 1**

No corpo do art. 2º do substitutivo, suprima-se o art. 4º-D.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2024.

Deputado JOSÉ MEDEIROS  
Relator

