



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 1.494-C, DE 2019** **(Do Sr. 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; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. HELDER SALOMÃO); da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. PASTOR GIL); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, com emendas, do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços e do substitutivo da Comissão de Viação e Transporte, com subemenda (relator: DEP. JOSÉ MEDEIROS).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

**APRECIÇÃO:**

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

## SUMÁRIO

### I - Projeto inicial

### II - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

### III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

### IV - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Emendas oferecidas pelo relator (2)
- Subemenda oferecida pelo relator
- Parecer da Comissão
- Emendas adotadas pela Comissão (2)
- Subemenda adotada pela Comissão

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.

## Justificação

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 escalpelamentos, 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 escalpelamento ocorre principalmente pelo contato acidental de cabelos longos com motor de eixo rotativo de embarcações fluviais. A prensão 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 escalpelamentos 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, osteíte 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 escarpelados na região. ”

<http://www.scielo.br/pdf/rbcp/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 “Escarpelamento: dor e superação nos rios da Amazônia”, produzida pela Rádio Senado numa série de cinco capítulos: 1ª parte - A história de Francynny: como as escarpeladas convivem com a dor no corpo e na alma. 2ª parte - A história de Maria Nazaré: por que o escarpelamento é uma realidade nos rios da Amazônia. 3ª parte - A história de Mayane: as iniciativas para ajudar as vítimas a lidar com as marcas do acidente. 4ª parte - A história de Clebson: a prevenção como arma contra o escarpelamento. 5ª parte - A história de Rosinete: o que ainda falta para que o escarpelamento não faça mais vítimas.

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 reportagem também destaca as iniciativas para ajudar as vítimas, como os mutirões de cirurgias plásticas e as casas de apoio para mulheres escarpeladas, 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 escarpelamento vitimando principalmente mulheres e crianças que acidentalmente 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 14 de março de 2019.

Deputado **CAMILO CAPIBERIBE**

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
Seção de Legislação Citada - SELEC

## **LEI Nº 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. 1º A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta Lei.

§ 1º As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2º As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no que couber, ao previsto nesta Lei.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Amador - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional;

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional;

III - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, presta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

IV - Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se

locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

VI - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizígia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação;

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo;

XVII - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo;

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima;

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

XXI - Vistoria - ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

Art. 3º Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei.

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) cerimonial 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 Nº 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



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

### 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 HELDER SALOMÃO

#### I - RELATÓRIO

A presente proposição busca estabelecer a obrigatoriedade da instalação de equipamento que isole o contato de uma ou mais partes do corpo do ocupante de embarcação 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.

Desta forma, este projeto de lei altera a Lei nº 9,537, de 1997, inserindo os novos artigos 4-A a 4-D, que buscam:

- definir que equipamento suplementar de segurança passiva de proteção do motor, eixo e quaisquer outras partes móveis é o 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;
- estabelecer que é obrigatória a instalação do referido equipamento suplementar de segurança em **embarcações novas** produzidas, saídas de fábrica, nacionais e importadas e em embarcações originárias de novos projetos;
- estabelecer que é obrigatória a instalação do referido equipamento suplementar de segurança 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;
- estipular cronograma de implantação de equipamento suplementar de segurança em novos projetos de embarcações e motores destinados a embarcações, nacionais ou importados, e em embarcações e motores destinados a embarcações em produção, nacionais ou importados.





## CÂMARA DOS DEPUTADOS DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

A proposição, que tramita em regime ordinário, foi distribuída a esta Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; à Comissão de Viação e Transportes, e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, que se manifestará sobre a juridicidade e constitucionalidade da matéria.

É o relatório.

### II – VOTO DO RELATOR

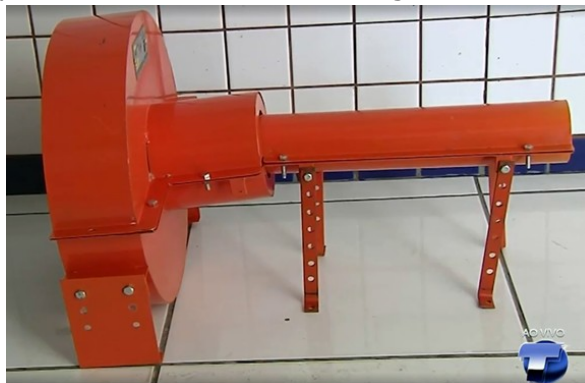
O presente projeto de lei busca trazer maior segurança a passageiros e tripulantes de embarcações, sobretudo daquelas de pequeno porte, para evitar risco de escarpelamento em decorrência da simples proximidade dos cabelos das pessoas com as partes móveis do eixo e do motor que não estão submersas, em face da sucção gerada pela alta rotação dos componentes envolvidos.

Infelizmente, trata-se de acidentes ainda frequentes no transporte de passageiros nos rios da região amazônica, em face da larga utilização de embarcações como meio de transporte naquela região. Conforme a justificativa da proposição, trata-se, em geral de acidentes de grandes proporções, provocando comprometimento hemodinâmico e dor severa, impondo sequelas físicas e intenso sofrimento psíquico e social no decorrer da vida dos pacientes. A esse respeito, o autor menciona que, em 2017, a Rádio Senado apresentou uma série de cinco capítulos denominada “Escarpelamento: dor e superação nos rios da Amazônia”, com relatos dramáticos e histórias de perseverança para lidar com as marcas desse tipo de acidente.

É oportuno destacar que, em 2009, foi aprovado o Projeto de Lei nº 1531, de 2007, o qual foi convertido na Lei nº 11.970, de 2009, tornando 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, e estabelecendo penalidades para o descumprimento dessa determinação.

De fato, a questão é de tal maneira grave que o Comando do 4º Distrito Naval informa que a Marinha efetua a colocação **gratuita** de equipamentos de proteção do eixo e motor, mediante simples solicitação do interessado, conforme mostram as fotografias apresentadas a seguir, que apresentam a proteção e a sua instalação realizada pela Marinha.

Imagens: proteção para motor e eixos instalada gratuitamente pela Marinha





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 15/09/2021 17:46 - CDEICS  
PRL 1 CDEICS => PL 1494/2019

PRL n.1



Fonte: Matéria apresentada em: <<http://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/bom-dia-santarem/videos/t/edicoes/v/proteger-eixo-do-motor-em-embarcacoes-evita-novos-casos-de-escalpelamento-na-regiao/6851968>>. Acesso em: jun.2019.

Não obstante, os acidentes envolvendo escalpelamento –que representam situações trágicas e cujos danos são irreversíveis – continuam a ocorrer, atingindo sobretudo crianças. Com efeito, são marcantes as reportagens que tratam do assunto, as quais são facilmente acessadas por meio da internet.<sup>1</sup>

Desta forma, a presente proposição objetiva estipular:

- a obrigatoriedade de instalação de equipamento de segurança de proteção do motor, eixo e quaisquer outras partes móveis **em embarcações novas**, tanto nas produzidas e saídas de fábrica, nacionais e importadas, como em embarcações originárias de novos projetos;
- a obrigatoriedade de instalação de equipamento do referido equipamento de segurança nos **motores novos**, tanto nos produzidos e saídos de fábrica, nacionais e importados, destinados a qualquer tipo de embarcação, como nos motores originários de novos projetos, destinados a qualquer tipo de embarcação; e
- a observância de cronograma de implantação estabelecido na proposição quanto ao percentual de projetos elaborados e produção de novos motores e embarcações com o referido equipamento de proteção.

Cumpre destacar 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. O

1 Como, por exemplo, as matérias disponíveis em: <<http://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/bom-dia-santarem/videos/t/edicoes/v/proteger-eixo-do-motor-em-embarcacoes-evita-novos-casos-de-escalpelamento-na-regiao/6851968/>> e em <<https://recordtv.r7.com/jornal-da-record/videos/para-tem-alto-indice-de-escalpelamento-por-conta-de-embarcacoes-06102018>>. Acessos em: jun.09.





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

principal é que o custo deste item de proteção é substancialmente inferior aos danos causados por um acidente com escarpelamento. E o risco dos passageiros deve ser coberto pelos donos das embarcações já que os primeiros muitas vezes não têm informação deste tipo de perigo. Os donos das embarcações têm muito melhores condições de lidar com este risco do que os próprios passageiros.

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 utilizando esse dispositivo para navegar em nossas águas.

Entendemos ainda que, no que se refere aos motores novos, desde que projetados para utilização em embarcações, também é viável prever a utilização da proteção à qual nos referimos por ocasião de sua entrega ao consumidor final.

Assim, em face da simplicidade do dispositivo de proteção aqui referido – o qual, conforme mencionamos, é até mesmo, por liberalidade da Marinha, instalada de forma gratuita em determinadas localidades aos interessados –, e em função do baixo custo do dispositivo em relação ao custo de uma embarcação e, sobretudo, do custo financeiro e humano decorrente dos acidentes com escarpelamentos, entendemos que não haverá aspectos deletérios decorrentes da medida à nossa produção nacional e aos consumidores.

Assim, ante o exposto, **votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.494, de 2019, na forma do substitutivo que ora apresentamos.**

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2021.

**Deputado HELDER SALOMÃO**

Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

2019-6658

Apresentação: 15/09/2021 17:46 - CDEICS  
PRL 1 CDEICS => PL 1494/2019

PRL n.1



Assinatura eletrônica de: Dep. Helder Salomão  
Para verificar a assinatura, acesse: <https://infoleg.ufpa.br/legis/assinatura-camara-leg.br/CD214391143300>  
Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília -DF CEP 70160-900  
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 E-mail: dep.heldersalomao@camara.leg.br



\* C D 2 1 1 3 9 1 1 4 3 3 0 0 \*



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.494, DE 2019

Apresentação: 15/09/2021 17:46 - CDEICS  
PRL 1 CDEICS => PL 1494/2019

PRL n.1

Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para estabelecer que as embarcações novas e os motores novos projetados para embarcações deverão ter, antes de sua entrega, no País, ao consumidor final, proteção no motor, eixo e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física dos passageiros e da tripulação, e dá outras providências.

#### O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para estabelecer que as embarcações novas e os motores novos projetados para utilização em embarcações deverão ter, antes de sua entrega, no País, ao consumidor final, proteção no motor, eixo e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física dos passageiros e da tripulação, e dá outras providências.

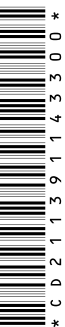
Art. 2º A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, fica acrescida do seguinte art. 4º-B:

“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.”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos doze meses de sua publicação oficial.



\* C D 2 1 1 3 9 1 1 4 3 3 0 0 \*



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Sala da Comissão, em                    de                    de 2021.

Deputado HELDER SALOMÃO  
Relator

2021-2349

Apresentação: 15/09/2021 17:46 - CDEICS  
PRL 1 CDEICS => PL 1494/2019

PRL n.1



\* C D 2 1 1 3 9 1 1 4 3 3 0 0 \*





CÂMARA DOS DEPUTADOS

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA,  
COMÉRCIO E SERVIÇOS**

Apresentação: 21/10/2021 09:32 - CDEICS  
PAR 1 CDEICS => PL 1494/2019

**PAR n.1**

**PROJETO DE LEI Nº 1.494, DE 2019**

**III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.494/2019, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Helder Salomão.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Otto Alencar Filho - Presidente, Marco Bertaiolli - Vice-Presidente, Amaro Neto, Augusto Coutinho, Dra. Vanda Milani, Eli Corrêa Filho, Guiga Peixoto, Helder Salomão, Joenia Wapichana, Zé Neto, Alê Silva, Alexis Fonteyne, Enio Verri, Hugo Leal, Jesus Sérgio, Joaquim Passarinho, José Ricardo, Josivaldo Jp e Robério Monteiro.

Sala da Comissão, em 20 de outubro de 2021.

Deputado OTTO ALENCAR FILHO  
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Otto Alencar Filho  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210827817200>



\* CD 21 08 27 8 1 7 2 0 0 \*



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

### SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO AO PROJETO DE LEI Nº 1.494, DE 2019

Apresentação: 21/10/2021 09:32 - CDEICS  
SBT-A 1 CDEICS => PL 1494/2019

SBT-A n.1

Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para estabelecer que as embarcações novas e os motores novos projetados para embarcações deverão ter, antes de sua entrega, no País, ao consumidor final, proteção no motor, eixo e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física dos passageiros e da tripulação, e dá outras providências.

#### O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para estabelecer que as embarcações novas e os motores novos projetados para utilização em embarcações deverão ter, antes de sua entrega, no País, ao consumidor final, proteção no motor, eixo e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física dos passageiros e da tripulação, e dá outras providências.

Art. 2º A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, fica acrescida do seguinte art. 4º-B:

“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.”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos doze meses de sua publicação oficial.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Otto Alencar Filho

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219621163500>



\* C D 2 1 9 6 2 1 1 6 3 5 0 0 \*

Sala da Comissão, em 20 de outubro de 2021.

**Deputado Otto Alencar Filho**  
**Presidente**

Apresentação: 21/10/2021 09:32 - CDEICS  
SBT-A 1 CDEICS => PL 1494/2019

**SBT-A n.1**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Otto Alencar Filho  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219621163500>





## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 1.494, DE 2019

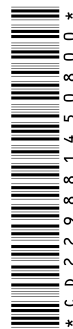
Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, para estabelecer como obrigatória a instalação de equipamento suplementar de segurança passiva de proteção do motor para embarcações novas produzidas, 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 justificativa, 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.*

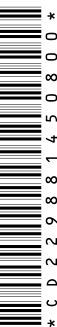
*§ 2º As disposições do caput são também aplicáveis aos motores novos, produzidos no País ou importados, projetados para utilização em embarcações.”*

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 escarpelamento, 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

Apresentação: 10/10/2022 14:59 - CVT  
PRL 2 CVT => PL 1494/2019

**PRL n.2**

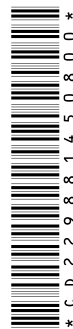


[dep.gildenemyr@camara.leg.br](mailto:dep.gildenemyr@camara.leg.br)

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>



\* C D 2 2 9 8 8 1 4 5 0 8 0 0 \*



## 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. ....*

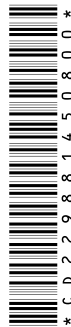
*§ 4º Norma da autoridade marítima poderá impedir que embarcação em desconformidade com o disposto no caput seja inscrita ou registrada, ou tenha revalidado o respectivo documento.”*

*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](mailto:dep.gildenemyr@camara.leg.br)

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







**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Deputado Pastor Gil (PL/MA)

Apresentação: 10/10/2022 14:59 - CVT  
PRL 2 CVT => PL 1494/2019

**PRL n.2**

*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.

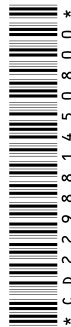
**Deputado PASTOR GIL**  
**(PL/MA)**

[dep.gildenemyr@camara.leg.br](mailto: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>



\* C D 2 2 9 8 8 1 4 5 0 8 0 0 \*



CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 1.494, DE 2019

#### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.494/2019, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Pastor Gil.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

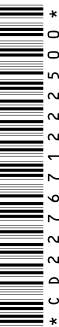
Hildo Rocha - Presidente, Hercílio Coelho Diniz - Vice-Presidente, Alê Silva, Bozzella, Carlos Chiodini, Charlls Evangelista, Felício Laterça, Franco Cartafina, Gelson Azevedo, Herculano Passos, Juninho do Pneu, Márcio Labre, Mauro Lopes, Pastor Gil, Paulo Guedes, Rosana Valle, Vanderlei Macris, Alexandre Leite, Bosco Costa, Cezinha de Madureira, Darci de Matos, Delegado Marcelo Freitas, Delegado Pablo, Eli Corrêa Filho, Elias Vaz, Emanuel Pinheiro Neto, Evair Vieira de Melo, Gutemberg Reis, Leônidas Cristino, Nicoletti, Tereza Cristina e Zé Neto.

Sala da Comissão, em 11 de outubro de 2022.

Deputado HILDO ROCHA  
Presidente

Apresentação: 11/10/2022 15:25 - CVT  
PAR 1 CVT => PL 1494/2019

PAR n.1



\* C D 2 2 7 6 7 1 2 2 2 5 0 0 \*



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

**PROJETO DE LEI Nº 1.494, DE 2019**

**SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO**

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. ....

.....





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

Apresentação: 11/10/2022 15:57 - CVT  
SBT-A 1 CVT => PL 1494/2019

**SBT-A n.1**

§ 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 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 da 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.

\* C D 2 2 9 3 4 8 7 6 3 4 0 0 \*





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

Data da 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.

Sala da Comissão, em 11 de outubro de 2022.

**Deputado HILDO ROCHA**  
**Presidente**

Apresentação: 11/10/2022 15:57 - CVT  
SBT-A 1 CVT => PL 1494/2019

**SBT-A n.1**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hildo Rocha

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura29hara.leg.br/CD229348763400>



\* C D 2 2 9 3 4 8 7 6 3 4 0 0 \*



## 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 justificativa, 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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

### PROJETO DE LEI Nº 1.494, DE 2019

#### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 1.494/2019, com emendas, do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transporte, com subemenda, nos termos do Parecer do Relator, Deputado José Medeiros.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Caroline de Toni - Presidente, Chris Tonietto - Vice-Presidente, Bacelar, Bia Kicis, Cezinha de Madureira, Chico Alencar, Coronel Fernanda, Danilo Forte, Defensor Stélio Dener, Delegada Katarina, Delegado Ramagem, Diego Coronel, Dr. Victor Linhalis, Duarte Jr., Fausto Pinato, Fernanda Pessoa, Flávio Nogueira, Helder Salomão, Julia Zanatta, Lafayette de Andrada, Luiz Couto, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marcelo Crivella, Marcos Pollon, Marcos Soares, Mauricio Marcon, Mendonça Filho, Mersinho Lucena, Nicoletti, Olival Marques, Orlando Silva, Patrus Ananias, Paulo Magalhães, Pedro Aihara, Pr. Marco Feliciano, Ricardo Ayres, Roberto Duarte, Rubens Pereira Júnior, Waldemar Oliveira, Welter, Alencar Santana, Aluisio Mendes, Átila Lira, Capitão Alberto Neto, Capitão Augusto, Carlos Veras, Cobalchini, Coronel Meira, Delegado Marcelo Freitas, Delegado Paulo Bilynskyj, Domingos Sávio, Felipe Francischini, Gilson Daniel, Gilson Marques, Gisela Simona, José Medeiros, Kim Kataguiri, Laura Carneiro, Lincoln Portela, Marcel van Hattem, Márcio Honaiser, Miguel Ângelo, Rafael Simoes, Rodolfo Nogueira, Tabata Amaral, Zé Haroldo Cathedral e Zucco.

Sala da Comissão, em 3 de dezembro de 2024.

Deputada CAROLINE DE TONI  
Presidente





**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**

**EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC  
AO PROJETO DE LEI Nº 1.494, DE 2019**

Apresentação: 05/12/2024 07:32:07.237 - CCJC  
EMC-A 1 CCJC => PL 1494/2019

**EMC-A n.1**

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.

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

Sala da Comissão, em 3 de dezembro de 2024.

Deputada CAROLINE DE TONI  
Presidente







**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**

**EMENDA Nº 2 ADOTADA PELA CCJC  
AO PROJETO DE LEI Nº 1.494, DE 2019**

Apresentação: 05/12/2024 07:32:07.237 - CCJC  
EMC-A 2 CCJC => PL 1494/2019

**EMC-A n.2**

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.

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

Sala da Comissão, em 3 de dezembro de 2024.

Deputada CAROLINE DE TONI  
Presidente





**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**

**SUBEMENDA ADOTADA PELA CCJC  
AO SUBSTITUTIVO DA CVT  
AO PROJETO DE LEI Nº 1.494, DE 2019**

Apresentação: 05/12/2024 07:32:07.237 - CCJC  
SBE-A 1 CCJC => SBT-A 1 CVT => PL 1494/2019

**SBE-A n.1**

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.

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

Sala da Comissão, em 3 de dezembro de 2024.

Deputada CAROLINE DE TONI  
Presidente



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

**FIM DO DOCUMENTO**