



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.523-A, DE 2020 **(Do Sr. Alexandre Frota)**

Acrescenta o item V no artigo 25 e o item V no artigo 30 à Lei 9.537 de 11 de dezembro de 1997 e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. NICOLETTI).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
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 Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Acrescenta o item V ao Artigo 25 e o item V ao Artigo 30, a Lei 9.537 de 11 de dezembro de 1997, que passam a vigorar com a seguinte redação

“Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:”

.....

V Apreensão de embarcação.

.....

“Art. 30. São circunstâncias agravantes: ”

.....

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

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Tornou-se prática comum, cidadãos para a sua recreação, operarem veículo marítimo sem a devida habilitação emitida por autoridade competente.

Esta prática, em desacordo com a legislação vigente, deve ser apenada de forma mais dura, com o intuito de minimizar os riscos a banhistas e demais embarcações.

A apreensão do veículo deve ser uma das formas de penalidade para as infrações cometidas, mormente a falta de habilitação própria.

A apreensão do veículo deve ser uma das possíveis penalidades aplicadas a quem ilegalmente opera embarcações, definidas no artigo 25, mesmo que com finalidade de recreação ou esportiva.

As agravantes exaradas no artigo 30 determinarão qual o tipo de penalidade a ser aplicada.

A inserção do item V como agravante da prática da infração acima descrita, permitirá a imediata apreensão da embarcação utilizada, não eximindo do pagamento das multas administrativas.

A possibilidade de Apreensão, a lavratura de Auto de Infração e Imposição de Multa Administrativa são necessárias para a repressão de tal conduta, que põe em risco banhistas e outras embarcações.

Certo do apoio dos demais parlamentares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões em, de maio de 2020

Alexandre Frota
Deputado Federal
PSDB/SP

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. 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.

CAPÍTULO V DAS PENALIDADES

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

I - multa;

II - suspensão do certificado de habilitação;

III - cancelamento do certificado de habilitação;

IV - demolição de obras e benfeitorias.

Parágrafo único. As penalidades previstas nos incisos I e IV poderão ser cumuladas com qualquer das outras.

Art. 26. O Poder Executivo fixará anualmente o valor das multas, considerando a Gravidade da infração.

Art. 27. A pena de suspensão não poderá ser superior a doze meses.

Art. 28. Decorridos dois anos de imposição da pena de cancelamento, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os requisitos estabelecidos para a certificação de habilitação.

Art. 29. A demolição, ordenada pela autoridade marítima, de obra ou benfeitoria será realizada pelo infrator, que arcará também com as despesas referentes à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação.

Parágrafo único. A autoridade marítima poderá providenciar diretamente a demolição de obra e a recomposição do local, por seus próprios meios ou pela contratação de terceiros, às expensas do infrator.

Art. 30. São circunstâncias agravantes:

I - reincidência;

II - emprego de embarcação na prática de ato ilícito;

III - embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica;

IV - grave ameaça à integridade física de pessoas.

Art. 31. A aplicação das penalidades para as infrações das normas baixadas em decorrência do disposto na alínea *b* do inciso I do art. 4º desta Lei, cometidas nas áreas adjacentes às praias, far-se-á:

I - na hipótese prevista no art. 6º desta Lei, pelos órgãos municipais competentes, no caso da pena de multa, sem prejuízo das penalidades previstas nas leis e posturas municipais;

II - pela autoridade competente designada pela autoridade marítima, nos demais casos.

.....
.....



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.523, DE 2020

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

Autor: Deputado ALEXANDRE FROTA

Relator: Deputado NICOLETTI

I - RELATÓRIO

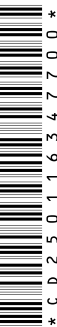
O projeto de lei em análise, de autoria do Deputado Alexandre Frota, pretende alterar a Lei n.º 9.537, de 11 de setembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, para estabelecer uma nova penalidade para as infrações às regras do tráfego aquaviário, assim como criar uma nova circunstância agravante, com a seguinte redação:

“Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:”

.....
V – Apreensão de embarcação.

.....
“Art. 30. São circunstâncias agravantes:

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





Segundo o autor, a condução de embarcações para recreação por pessoas sem habilitação se tornou prática comum, conduta que põe em risco banhistas e outras embarcações. Nesse sentido, destaca que a proposta busca coibir essa prática através da instituição de penas mais duras.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Trata-se de projeto de lei que pretende estabelecer uma nova penalidade para as infrações às regras do tráfego aquaviário, assim como criar uma nova circunstância agravante.

O autor discorre que se tornou comum a condução de embarcações, em especial as utilizadas para recreação, por pessoas inabilitadas, e que essa conduta coloca em risco banhistas e outras embarcações. Assim, o autor destaca que a proposta tem o objetivo de inibir essa prática, por meio do endurecimento das penalidades previstas em lei.

Porém, apesar da boa intenção do autor da matéria, entendemos ser desnecessário as referidas alterações, uma vez que a apreensão de embarcação se trata de medida administrativa já prevista na própria Lei nº 9.537, de 1997:

“Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

.....

II - apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação;

.....

§ 1º A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta Lei, possuindo caráter complementar a elas.” (grifo nosso)





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Nicoletti – UNIÃO/RR

Assim, enquanto medida administrativa, a apreensão da embarcação pode ser imposta pela autoridade marítima no ato da fiscalização, visando cessar determinada irregularidade, possuindo caráter complementar à penalidade, como destacado no § 1º do artigo 16 da referida lei.

Por outro lado, a inclusão da falta de habilitação como circunstância agravante caracterizaria *bis in idem*, uma vez que essa conduta se trata de uma infração autônoma e sujeita à penalidade.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, votamos pela REJEIÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 2.523, de 2020.

Sala da Comissão, em de maio de 2025.

Deputado NICOLETTI
Relator





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.523, DE 2020

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.523/2020, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Nicoletti. O Deputado Hugo Leal apresentou voto em separado.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Rosana Valle e Marangoni - Vice-Presidentes, Bebeto, Bruno Ganem, Danrlei de Deus Hinterholz, Denise Pessôa, Domingos Sávio, Flávio Nogueira, Gilberto Abramo, Gutemberg Reis, Helena Lima, Juninho do Pneu, Kiko Celeguim, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Miguel Lombardi, Rubens Otoni, Antonio Carlos Rodrigues, Fausto Pinato, Gilson Daniel, Henderson Pinto, Hugo Leal, Leônidas Cristino, Márcio Honaiser, Nicoletti, Ricardo Ayres e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 2025.

Deputado MAURICIO NEVES
Presidente



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.523 DE 2020

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

Autor: Deputado ALEXANDRE FROTA

Relator: Deputado BOZZELLA

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO HUGO LEAL

O projeto de lei em epígrafe, de autoria do Deputado Alexandre Frota pretende alterar a Lei 9.537 de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Acrescentando-lhe o item V no artigo 25 e o item V no artigo 30, passando a Lei então a vigorar da seguinte forma:

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

.....

.....

V – Apreensão de embarcação

.....

....."

"Art. 30. São circunstâncias agravantes:



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

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

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

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

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

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

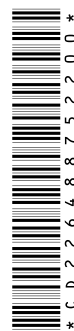
* C D 2 2 6 4 8 8 7 5 2 2 0 *



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

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

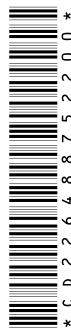
Circunstâncias agravantes são aquelas que aumentam a pena aplicável a um ilícito dentro das balizas legais estabelecidas, as quais devem ser levadas em consideração na segunda fase da dosimetria, quando da aplicação da penalidade, após a fixação da mesma e da consideração dos atenuantes, se houver. Assim,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



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

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

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



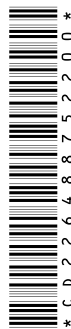
de liberdade, como por exemplo o crime de lesão corporal grave, tipificado no Art. 129, § 1º do Código Penal, que prevê pena de reclusão de um a cinco anos.

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

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

Sala da Comissão, em 13 de junho de 2022.

Deputado HUGO LEAL



FIM DO DOCUMENTO