



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.531-B, DE 2007

(Da Sra. Janete Capiberibe)

Torna obrigatório o uso de proteção no motor e eixo das embarcações em todo Território Nacional; tendo pareceres: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. BETO ALBUQUERQUE); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com emenda (relator: DEP. BETO ALBUQUERQUE).

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da comissão
- substitutivo adotado pela comissão
-

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- parecer do relator
- emenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º É obrigatório o uso de uma proteção no motor e eixo das embarcações em todo Território Nacional.

Art. 2º Compete a Marinha do Brasil a fiscalização nos pontos de partida e chegada das embarcações.

Art. 3º O não cumprimento do disposto no art. 1º acarretará ao infrator as seguintes penalidades:

I - multa;

II - interdição temporária ou definitiva da atividade;

III - Apreensão da embarcação por tempo indeterminado;

§ 1º O valor da multa será determinado pela Marinha do Brasil.

§ 2º O produto arrecadado pela aplicação de multas, deverá ser aplicado em programas voltados para conscientização dos condutores para as normas de segurança, e para fiscalização.

§ 3º A penalidade de interdição temporária ou definitiva implica na cassação das licenças de instalação e funcionamento da atividade de transportes de passageiros.

§ 4º A liberação da embarcação ocorrerá somente após a colocação dos equipamentos de proteção e de segurança.

Art. 4º Esta lei entra em vigor 90 (noventa) dias após a sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os ribeirinhos da Região Norte do Brasil enfrentam grandes dificuldades, desde a questão da sobrevivência em época de cheia ou vazante dos rios, como em acidentes que provocam mutilações, no caso, por exemplo, nos motores usados pelas embarcações. Um problema que se intensifica na região, é o escalpelamento, que acontece com mulheres e principalmente crianças em idade de seis a dez anos.

O escalpelamento acontece dentro das embarcações, que na maioria, não possuem nenhuma segurança. O motor e o eixo são descobertos pondo em risco as pessoas que estão próximas. Quando o motor é ligado, o eixo gira em alta velocidade. Em determinados pontos da viagem, o barco geralmente fica alagado e os passageiros precisam tirar o excesso d'água. Quando se aproximam do eixo, são sugadas e têm o couro cabeludo arrancado.

Um dos fatores determinantes, é o fato das embarcações com motor, constituírem um dos únicos meios de transporte para os ribeirinhos, sendo utilizadas também para levar crianças às escolas. Estima-se algo em torno de 30 mil barcos em toda a região. Desse total, 10 mil navegam sem fiscalização nenhuma. A pobreza é um dos fatores determinantes. Muitas crianças trabalham nos barcos para ajudar as famílias, e acabam mutiladas durante as atividades. O barco é meio de vida da região.

Os acidentes mais comuns com barcos de motor de popa e jet skis em águas brasileiras são os atropelamentos. Os banhistas são abalroados pelos motores com hélices cortantes, que muitas vezes mutilam partes do corpo causando deficiências físicas e até mortes.

Assim, como forma de acabar com esses tipos de acidentes, proponho a obrigatoriedade dos donos de embarcações a colocar um protetor no motor propulsor das embarcações, e nas hélices de motor de popa.

Diante do exposto, contamos com o indispensável apoio dos nobres pares para a aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, 06 de julho de 2007.

Deputada JANETE CAPIBERIBE

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

A proposição sob análise, de autoria da ilustre Deputada Janete Capiberibe, tem por objetivo tornar obrigatório o uso de proteção no motor e eixo das embarcações que trafeguem em território nacional, de forma a oferecer proteção aos passageiros e tripulantes contra os acidentes que podem ser provocados pelo contato com as partes móveis das embarcações, especialmente quanto às situações capazes de gerar risco de escarpelamento, quando, em geral, mulheres e crianças têm o cabelo e o couro cabeludo arrancados pelos eixos e engrenagens do motor.

A proposta ainda estabelece as penalidades a que os infratores estarão sujeitos e a competência da Marinha do Brasil para a fiscalização. Adicionalmente, determina que os valores arrecadados com multas deverão ser aplicados na fiscalização e em programas de conscientização dos condutores quanto às normas de segurança.

Na justificação, a autora argumenta que as embarcações com motor constituem um dos únicos meios de transporte dos ribeirinhos e para levar crianças da região amazônica às escolas. Ressalta que existem trinta mil barcos em toda a região, muitos dos quais sem nenhum tipo de fiscalização, e que é comum a ocorrência dos referidos acidentes, com as mortes e mutilações deles decorrentes.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na seqüência, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá manifestar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da matéria.

Esgotado o prazo regimental, não foram recebidas emendas ao projeto neste Órgão Técnico.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Os acidentes decorrentes do contato dos passageiros com as partes móveis das embarcações representam um problema social gravíssimo, que exige ações efetivas e imediatas das autoridades constituídas. A correção das condições que apresentam riscos de mutilações e escarpelamentos, que atingem principalmente mulheres e crianças, constitui inquestionavelmente o mérito da proposição sob análise, de notória urgência.

No entanto, para que possamos definir a melhor estratégia legislativa para a atuação no problema, é necessário que, preliminarmente, examinemos o atual arcabouço legal sobre o tema. Sob esse aspecto, será importante destacar alguns trechos de dispositivos 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”*. Vamos a eles:

“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 [...]

.....

Art. 4º São atribuições da autoridade marítima:

.....

V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

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;

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

I - apreensão do certificado de habilitação;

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.

.....
Art. 17. A embarcação apreendida deve ser recolhida a local determinado pela autoridade marítima.

.....
§ 2º A irregularidade determinante da apreensão deve ser sanada no prazo de noventa dias, sob pena de a embarcação ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

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

I - multa;

II - suspensão do certificado de habilitação;

III - cancelamento do certificado de habilitação;

.....
Art. 35. As multas [...] serão arrecadadas pela autoridade marítima, sendo o montante auferido empregado nas atividades de fiscalização desta Lei e das normas decorrentes.

.....
Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.”

Diante das atribuições delegadas à Autoridade Marítima pela Lei nº 9.537/97, a Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil editou a Portaria nº 85/DPC, de 14 de outubro de 2005, que *“aprova as Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior (NORMAM-02/DPC)”*, bem como suas alterações posteriores.

No que se refere especificamente ao pretendido pelo projeto de lei em análise, o Anexo 3-O das referidas normas da Autoridade Marítima estabelece os requisitos mínimos de instalações de máquinas para as embarcações empregadas na navegação interior, entre os quais destacamos:

“3 – REQUISITOS DOS ESPAÇOS E EQUIPAMENTOS DE MÁQUINAS

.....

b) Quaisquer polias, correias e demais partes móveis utilizadas para acionamento de máquinas e/ou mecanismos deverão ser dotadas de dispositivos adequados de proteção para as pessoas;

.....

n) Embarcações de transporte de passageiros e dotadas de motor propulsor principal instalado no centro da embarcação e no mesmo local de transporte dos passageiros deverão ser dotadas de uma proteção, que deverá prover isolamento térmico e acústico, de forma a evitar o contato com as partes móveis do motor e possibilitar conforto e proteção aos passageiros;”

Como se pode notar, a proteção às partes móveis das embarcações, as quais evidentemente incluem o motor e o eixo, já está contemplada nas normas da autoridade marítima, sendo que o principal problema relacionado aos acidentes, como já ressaltado na própria justificacão do projeto, é a falta de fiscalizacão.

Entendemos, no entanto, que a gravidade da questão social desencadeada por esses sinistros, que provocam esse clamor da sociedade por uma solucão adequada contra um tipo tão freqüente de acidente, gerador de conseqüências brutais para suas vítimas e respectivas famílias, impõe que

estabeleçamos regras mais claras e efetivas sobre o assunto, bem como ampliemos as punições aos que as desrespeitarem.

Dessa forma, julgamos que o mais adequado seria trazer as regras sobre a proteção dos motores, eixos e partes móveis das embarcações para o texto de lei, o que seria feito por meio de alteração na Lei nº 9.537/97, que já trata da segurança do transporte aquaviário, conforme determina a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

Por todo o exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, nosso voto é, quanto ao mérito, pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 1.531, de 2007, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, 1º de novembro de 2007.

Deputado BETO ALBUQUERQUE

Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.531, DE 2007

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 Congresso Nacional decreta:

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 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo 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** sujeita o infrator às medidas administrativas previstas nos incisos I e II do art. 16, bem como às penalidades previstas no art. 25.*

§ 2º Em caso de reincidência, a penalidade de multa será multiplicada por três, além de ser apreendida a embarcação e cancelado o certificado de habilitação.

§ 3º A aplicação das medidas administrativas e 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 oficial.

Sala da Comissão, 1º de novembro de 2007.

Deputado BETO ALBUQUERQUE

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 1.531/07, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado Beto Albuquerque.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eliseu Padilha - Presidente, José Santana de Vasconcellos, Mauro Lopes e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Aline Corrêa, Camilo Cola, Carlos Brandão, Ciro Pedrosa, Davi Alves Silva Júnior, Décio Lima, Devanir Ribeiro, Giovanni Queiroz, Gladson Cameli, Gonzaga Patriota, Ilderlei Cordeiro, Jilmar Tatto, Lael Varella, Moises Avelino, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Claudio Cajado, Cristiano Matheus, Edinho Bez, Edson Aparecido, Jurandy Loureiro, Marinha Raupp, Milton Monti, Osvaldo Reis e Pedro Fernandes.

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2007.

Deputado ELISEU PADILHA

Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

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 Congresso Nacional decreta:

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 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo 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** sujeita o infrator às medidas administrativas previstas nos incisos I e II do art. 16, bem como às penalidades previstas no art. 25.*

§ 2º Em caso de reincidência, a penalidade de multa será multiplicada por três, além de ser apreendida a embarcação e cancelado o certificado de habilitação.

§ 3º A aplicação das medidas administrativas e 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 oficial.

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2007.

Deputado ELISEU PADILHA
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I – RELATÓRIO

1. O presente projeto de lei pretende tornar obrigatório o uso de uma proteção no motor e eixo das embarcações, em todo o território nacional (**art. 1º**), conferindo à **Marinha do Brasil** a fiscalização respectiva, nos pontos de partida e chegada (**art. 2º**), ficando os infratores sujeitos às penas de (**art. 3º**) multa (I), interdição temporária ou definitiva da atividade (II) e apreensão da embarcação por tempo indeterminado (III).

Estabelece o **§ 1º** que a Marinha do Brasil determinará o valor da multa, cujo produto será aplicado em programas de conscientização dos condutores para as normas de segurança e fiscalização (**§ 2º**).

Estipula o **§ 3º** que a interdição temporária ou definitiva implicará na cassação das licenças de instalação e funcionamento da atividade de transporte de passageiros e a liberação da embarcação ocorrerá somente após a colocação dos equipamentos de proteção e segurança (**§ 1º**).

O **art. 4º** prevê a vigência da lei em noventa dias da publicação.

2. A JUSTIFICAÇÃO esclarece:

“Os ribeirinhos da Região Norte do Brasil enfrentam grandes dificuldades, desde a questão da sobrevivência em época de cheia ou vazante dos rios, como em acidentes que provocam mutilações, no caso, por exemplo, nos motores usados pelas embarcações. Um problema que se intensifica na região, é o escarpelamento, que acontece com mulheres e principalmente crianças em idade de seis a dez anos.

O escarpelamento acontece dentro das embarcações, que na maioria, não possuem nenhuma segurança. Quando o motor é ligado, o eixo gira em alta velocidade. Em determinados pontos da viagem, o barco geralmente fica alagado e os passageiros precisam tirar o excesso d'água. Quando se aproximam do eixo, são sugadas e têm o couro cabeludo arrancado.

Um dos fatores determinantes, é o fato das embarcações com motor, constituírem um dos únicos meios de transporte para os

ribeirinhos, sendo utilizadas também para levar crianças às escolas. Estima-se algo em torno de 30 mil barcos em toda a região. Desse total, 10 mil navegam sem fiscalização nenhuma. A pobreza é um dos fatores determinantes. Muitas crianças trabalham em barcos para ajudar as famílias, e acabam mutiladas durante as atividades. O barco é meio de vida da região.

Os acidentes mais comuns com barcos de motor de popa e jet skis em águas brasileiras são os atropelamentos. Os banhistas são abalroados pelos motores com hélices cortantes, que muitas vezes mutilam partes do corpo causando deficiências físicas e até mortes.”

3. A COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, em reunião realizada a 28 de novembro de 2007, aprovou, unanimemente, o Projeto, com Substitutivo, nos termos do parecer do Relator, este Deputado, hoje também Relator nesta Comissão.

4. Naquela COMISSÃO, assim votei:

“..... para que possamos definir a melhor estratégia legislativa para a atuação no problema, é necessário que, preliminarmente, examinemos o atual arcabouço legal sobre o tema. Sob esse aspecto, será importante destacar alguns trechos de dispositivos 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”. Vamos a eles:

“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 (...)

.....
Art. 4º São atribuições da autoridade marítima:

.....
V – estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

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;

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

I – apreensão do certificado de habilitação;

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.

.....

Art. 17. A embarcação apreendida deve ser recolhida a local determinado pela autoridade marítima.

.....

§ 2º A irregularidade determinante da apreensão deve ser sanada no prazo de noventa dias, sob pena de a embarcação ser leiloadada ou incorporada aos bens da União

.....

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

I – multa;

II – suspensão do certificado de habilitação;

III – cancelamento do certificado de habilitação;

.....

Art. 35. As multas (...) serão arrecadadas pela autoridade marítima, sendo o montante auferido empregado nas atividades de fiscalização desta Lei e das normas decorrentes.

.....

Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.”

Diante das atribuições delegadas à Autoridade Marítima pela Lei nº 9.537/97, a Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil editou a Portaria nº 85/DPC, de 14 de outubro de 2005, que “aprova as Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior (NORMAM-02/DPC)”, bem como suas alterações posteriores.

No que se refere especificamente ao pretendido pelo projeto em análise, o Anexo 3-O da referidas normas da Autoridade Marítima estabelece os requisitos mínimos de instalações de máquinas para as embarcações empregadas na navegação interior, entre os quais destacamos:

“3 – REQUISITOS DOS ESPAÇOS E EQUIPAMENTOS DE MÁQUINAS

.....

b) Quaisquer polias, correias e demais partes móveis utilizadas

para acionamento de máquinas e/ou mecanismos deverão ser dotadas de dispositivos adequados de proteção para as pessoas;

.....

n) Embarcações de transporte de passageiros e dotadas de motor propulsor principal instalado no centro da embarcação e no mesmo local de transporte dos passageiros deverão ser dotadas de uma proteção, que deverá prover isolamento térmico e acústico, de forma a evitar o contato com as partes móveis do motor e possibilitar conforto e proteção aos passageiros;”

Como se pode notar, a proteção às partes móveis das embarcações, as quais evidentemente incluem o motor e o eixo, já está contemplada nas normas da autoridade marítima, sendo que o principal problema relacionado aos acidentes, como já ressaltado na própria justificativa do projeto, é a falta de fiscalização.

.....

..... julgamos que o mais adequado seria trazer as regras sobre a proteção dos motores, eixos e partes móveis das embarcações para o texto de lei, o que seria feito por meio de alteração na Lei 9.537/97, que já trata da segurança do transporte aquaviário, conforme determina a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.”

5. O Substitutivo começa alterando a **ementa para**

“Altera a Lei nº 9.537/97, de 11 de dezembro de 1997, para tornar obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e partes móveis das embarcações.”

O **art. 1º** textualmente diz que 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.”

O **art. 2º** acrescenta a essa lei o **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** sujeita o infrator às medidas administrativas previstas nos incisos I e II do art. 16, bem como às penalidades previstas no art. 25.*

§ 2º Em caso de reincidência, a penalidade de multa será multiplicada por três, além de ser apreendida a embarcação e cancelado o certificado de habilitação.

§ 3º A aplicação das medidas administrativas e penalidades previstas neste artigo não exime o infrator da devida responsabilização nas esferas cível e criminal.”

O **art. 3º** estabelece **cláusula de vigência**, para trinta dias após a publicação.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

1. Compete a esta COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA o exame de projetos, emenda e substitutivos, submetidos à Câmara e suas Comissões, do ponto de vista da **constitucionalidade, legalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa**, a teor do **art. 32, IV** alínea **a**, do Regimento Interno:

2. Trata-se de tornar obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e partes móveis das embarcações, implicando, em última análise, complementar a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que “dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional”, o que aliás é empreendido pelo Substitutivo aprovado pela COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES.

3. Para fugir da **inconstitucionalidade**, consistente na violação do princípio da **separação dos Poderes**, insculpido no **art. 2º** da Lei Maior, quando no *caput* do **art. 2º** o PL confere competência à **Marinha do Brasil** e, no **§ 1º**, dá a ela o poder de fixar o valor da multa, oferece-se **emenda**, alterando a expressão por “autoridade marítima”.

4. Verifica-se, assim, que nenhum óbice maior existe ao reconhecimento da **constitucionalidade, legalidade e juridicidade** do projeto e substitutivo, estando correta a **técnica legislativa** seguida.

5. Em tais condições, o voto é pela **constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa** do Projeto de Lei nº 1.531, de 2007, bem como do Substitutivo, acatado pela COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES, com a emenda acostada.

Sala da Comissão, em 17 de março de 2008.

Deputado BETO ALBUQUERQUE
Relator

EMENDA SUBSTITUTIVA

Substitua-se, no **caput** do **art. 2º** e no seu **§ 1º**, a expressão “Marinha do Brasil”, por “autoridade marítima”.

Sala da Comissão, 17 de março de 2008

Deputado BETO ALBUQUERQUE
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 1.531-A/2007 e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com emenda (apresentada pelo Relator), nos termos do Parecer do Relator, Deputado Beto Albuquerque.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eduardo Cunha - Presidente, Regis de Oliveira e João Campos - Vice-Presidentes, Antonio Carlos Biscaia, Augusto Farias, Ayrton Xerez, Bonifácio de Andrada, Bruno Rodrigues, Cândido Vaccarezza, Edmar Moreira, Edson Aparecido, Felipe Maia, Flávio Dino, Francisco Tenorio, Geraldo Pudim, Gonzaga Patriota, José Genoíno, Joseph Bandeira, Marcelo Guimarães Filho, Marcelo Itagiba, Mauro Benevides, Mendonça Prado, Nelson Pellegrino, Nelson Trad, Odair Cunha, Paulo Maluf, Roberto Magalhães, Silvinho Peccioli, Valtenir Pereira, Vilson Covatti, Wilson Santiago, Antônio Carlos Biffi, Arnaldo Faria de Sá, Carlos Willian, Edmilson Valentim, Fernando Coruja, Hugo Leal, Humberto Souto, Jaime Martins, João Carlos Bacelar, João Magalhães, Jorginho Maluly, José Pimentel, Luiz Couto, Odílio Balbinotti, Pastor Manoel Ferreira, Ricardo Barros e Rubens Otoni.

Sala da Comissão, em 17 de abril de 2008.

Deputado EDUARDO CUNHA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO