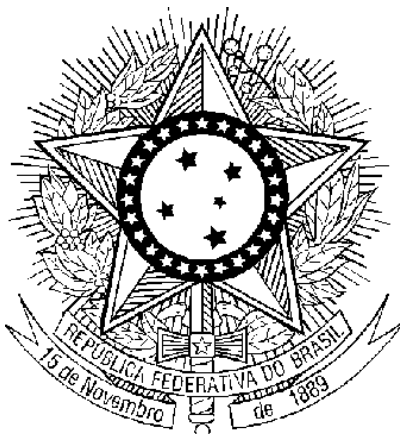


AVULSO NÃO
PUBLICADO –
REJEIÇÃO NA
COMISSÃO
DE MÉRITO



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.171-A, DE 2009 **(Do Sr. Jurandy Loureiro)**

Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para tornar obrigatória a proteção das hélices das embarcações; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e da emenda apresentada na Comissão (relator: DEP. EDIO LOPES).

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:

- emenda apresentada na Comissão
- parecer do relator
- parecer da Comissão
- voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para tornar obrigatória a proteção das hélices das embarcações.

Art. 2º A Lei nº 9.537, de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 4º-A:

“Art. 4º-A É obrigatória a instalação de dispositivo para a proteção das hélices das embarcações de modo que elas não representem perigo à integridade física das pessoas.

§ 1º Sem prejuízo da responsabilização cível e criminal, o descumprimento do previsto no *caput* sujeita o infrator às medidas administrativas previstas nos incisos I e II do art. 16 e 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.”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Cerca de 20 adolescentes tomavam banho de mar junto ao píer Cruz das Almas, em Vitória (ES), no dia 22 de março de 2009, quando um deles foi atropelado por uma lancha. O mestre de cabotagem Edison Matias conduzia a lancha Luciana a menos de dez metros da margem do canal que circunda a ilha de Vitória, quando a perna direita do garoto Daniel Mattos se enroscou na hélice e foi separada do corpo, logo acima da coxa. O condutor socorreu o garoto e, em seguida, foi levado ao Departamento de Polícia Jurídica, onde o teste do bafômetro comprovou que ele havia ingerido bebida alcoólica.

Em 18 de janeiro de 2007, aconteceu outro acidente marítimo em Vitória (ES), onde o engenheiro elétrico Felipe Domingos Brito, 29 anos, foi atropelado por uma lancha próximo à praia da Curva da Jurema. Felipe teve o braço esquerdo decepado pela hélice da embarcação, logo abaixo do ombro, além de sofrer um corte na cabeça.

Dez anos atrás, o iatista Lars Grael, medalhista olímpico em Seul e Atlanta, sofreu um acidente idêntico, também em Vitória (ES). Em entrevista à revista *Época*, Grael afirmou que um simples equipamento de segurança poderia banir para sempre acidentes desse tipo. É uma espécie de grade acoplada às hélices, cujo preço é por volta de US\$ 300, cerca de R\$ 700,00. Pouco, se considerarmos que uma lancha custa, pelo menos, R\$ 100 mil.

O iatista brasileiro afirmou também que, nos últimos dez anos, não viu muita diferença no jeito como as autoridades brasileiras tratam a questão dos atropelamentos envolvendo embarcações. “Ninguém sabe o número exato de pessoas que sofrem esse tipo de acidente no Brasil”, diz Grael. “Sobretudo na região amazônica e no Pantanal, esses acidentes acontecem e ninguém fica sabendo, só dos casos célebres, como o do alemão em Paraty”. Ele se referia ao turista alemão Christian Wölffer, que em janeiro de 2009 foi atropelado por um barco enquanto nadava na região de Mamanguá, em Paraty (RJ) e morreu. Para Grael, o Brasil precisa intensificar a fiscalização do tráfego das embarcações no mar e demais águas navegáveis.

Apesar desse assunto já ter sido discutido e propostas terem sido apresentadas aos órgãos competentes para resolver esse grave problema, as hélices dos motores das embarcações fluviais continuam sendo utilizadas sem a devida proteção, e os acidentes continuam acontecendo com uma frequência cada vez maior. Falta, portanto, uma legislação que exija a instalação de um equipamento protetor para as hélices das embarcações.

Preocupado com essa situação, onde o risco de acidentes graves é alto, é que estou propondo este projeto de lei, obrigando os donos de embarcações a instalarem uma grade protetora acoplada às hélices dos motores de popa.

Diante do aqui exposto, e considerando que este projeto de lei apresenta uma solução simples para aumentar a segurança de banhistas e praticantes de atividades náuticas em todo o País, solicito o apoio dos nobres colegas Parlamentares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 05 de maio de 2009.

Deputado JURANDYR LOUREIRO

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

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. 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 IV DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

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;

III - embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação;

IV - embargo da obra;

V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

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

§ 2º As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a sua imposição.

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

§ 1º A autoridade marítima designará responsável pela guarda de embarcação apreendida, o qual poderá ser seu proprietário, armador, ou preposto.

§ 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.

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.

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

EMENDA

DÊ-SE NOVA REDAÇÃO AO ARTIGO 2º DO PL Nº 5171/2009:

“Art.2º

Art. 4º- A . É obrigatória a instalação de dispositivo para a proteção das hélices das embarcações **de esporte e ou recreio, de até 15 metros**, de modo que elas não representem perigo à integridade física das pessoas.

.....(NR)”

JUSTIFICATIVA

Com esta emenda pretende-se resguardar as pessoas que permanecem nas proximidades do quebra-mar e estão sujeitas às manobras irresponsáveis de condutores de embarcações de esporte e ou recreio, que navegam nas proximidades dos banhistas podendo causar acidentes fatais ou danos irreparáveis.

Sala das comissões, 10 de junho de 2009.

DEPUTADO EFRAIM FILHO
DEM/PB

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe acrescenta um novo artigo à Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para tornar obrigatória a proteção das hélices das embarcações.

Esgotado o prazo regimental, foi apresentada uma emenda de autoria do Dep. Efraim Filho.

II - VOTO DO RELATOR

Em que pese os argumentos apresentandos pelo autor do projeto, preocupado com a situação do risco de acidentes, e obrigando assim os donos de embarcações a instalarem uma grade protetora acoplada às hélices dos motores, temos um argumento a considerar relevante.

Consta em publicação do Diário Oficial da União do dia 7 de julho de 2009, a publicação da Lei Nº 11.970, assinada pelo Presidente da República em exercício José Alencar Gomes da Silva e pelo Ministro de Estado da Defesa Nelson Jobim. Tal Lei altera justamente o texto da Lei Nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, objeto do Projeto de Lei Nº 5.171 relatado, e tem como objetivo tornar obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e partes móveis das embarcações.

Em seu Art.2º, a Lei Nº 11.970, diz que a Lei nº 9.537, 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 trafégo 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.”

Ressalvando as nobres intenções do ilustre Deputado Jurandy Loureiro, manifestamo-nos, em face do motivo acima exposto, pela **rejeição** do projeto de lei e a emenda ao projeto de lei em apreciação.

Sala da Comissão, em 05 de agosto de 2009.

Deputado EDIO LOPES
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 5.171/2009 e a emenda apresentada na Comissão, nos termos do parecer do relator, Deputado Edio Lopes, contra o voto do Deputado Hugo Leal, que apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Jaime Martins - Presidente, Mauro Lopes e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Airton Roveda, Camilo Cola, Carlos Alberto Leréia, Carlos Zarattini, Edio Lopes, Geraldo Simões, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Marcelo Almeida, Marinha Raupp, Pedro Fernandes, Professor Victorio Galli, Roberto Britto, Silas Brasileiro, Vanderlei Macris, Arolde de Oliveira, Devanir Ribeiro, Fernando Chucre, Geraldo Thadeu, Lael Varella, Marcos Lima, Nelson Bornier, Pedro Chaves e Perpétua Almeida.

Sala da Comissão, em 16 de setembro de 2009

Deputado JAIME MARTINS
Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO HUGO LEAL

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Jurandy Loureiro, propõe a alteração da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para tornar obrigatória a proteção das hélices das embarcações. O projeto foi distribuído ao nobre Deputado Edio Lopes que apresentou parecer pela sua rejeição, sob o argumento de que a proposição perdeu a oportunidade com a aprovação da Lei nº 11.970/09, de 6 de julho de 2009.

Compreendemos o tratamento dado à matéria pelo seu relator, que considerou haver objetivos idênticos entre os projetos. Entretanto,

somos forçados a discordar do seu posicionamento, tendo em vista que, apesar da similitude, as proposições guardam nuances que as diferenciam no mérito. Isso talvez não tenha sido percebido pelo ilustre relator. Explicamos.

O projeto de Lei que resultou na edição da Lei nº 11.970/09 é originário desta Casa e teve como objetivo principal, segundo a autora, Deputada Janete Capiberibe, proteger mulheres e crianças do escalpelamento - quando o couro cabeludo é arrancado pelo eixo da embarcação - problema que ocorre com maior frequência em pequenos barcos na Região Norte. Por esse motivo, o texto da lei exige o uso de proteção no motor, eixo e demais partes móveis das embarcações, de maneira que eles não promovam riscos à integridade física dos **passageiros e da tripulação**.

A proposição que ora analisamos, por outro lado, altera a Lei nº 9.537/97 com o intuito de tornar obrigatória a proteção das hélices das embarcações, de modo que elas não representem perigo à integridade física das pessoas, já que, de acordo com a sua argumentação, tem ocorrido uma série de acidentes envolvendo banhistas e esportistas náuticos, que se feriram ao ser atingidos por hélices de lanchas. Essa situação justificaria, então, a adoção de providências para que as partes potencialmente cortantes dos barcos tenham algum tipo de proteção capaz de impedir o seu contato direto com as pessoas.

Dessa forma, é preciso reconhecer que, apesar da similaridade, as propostas são diferentes e, assim sendo, a nova lei não atende ao objetivo do projeto em análise, pois exige a proteção apenas das partes móveis que possam trazer riscos aos ocupantes das embarcações. Não se preocupa a lei com a situação daqueles que estão dentro d'água, a lazer ou praticando esportes aquáticos, foco da proposição em exame.

Percebam, portanto, que a preocupação da nova lei é com os ocupantes das embarcações, enquanto que a do projeto ora em exame é com a proteção dos demais usuários da água que não estão embarcados.

Diante de todo o exposto, por entendermos que se trata de situações diferentes, e que o projeto aperfeiçoa o texto da lei em vigor, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 5.171, de 2009, com as emendas que propomos, visando adequá-lo ao texto da Lei nº 11.970/09.

Sala da Comissão, em 16 de setembro de 2009.

Deputado HUGO LEAL

EMENDA

Dê-se a seguinte redação ao art. 2º do projeto de lei em epígrafe:

Art. 2º O *caput* do art. 4º-A da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º-A Sem prejuízo das normas adicionais expedidas pela autoridade marítima, é obrigatório o uso de proteção no motor, eixo, hélices e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física dos passageiros, da tripulação ou de pessoas não embarcadas.

.....” (NR)

Sala da Comissão, em 16 de setembro de 2009.

Deputado HUGO LEAL

FIM DO DOCUMENTO