



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.610-A, DE 2009

(Do Sr. José Fernando Aparecido de Oliveira)

Acrescenta dispositivos à Lei n.º 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para vedar a operação de embarcação por quem esteja sob a influência do álcool ou de qualquer substância psicoativa que determine dependência; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. DÉCIO LIMA).

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos à Lei n.º 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 vedar a operação de embarcação por comandante, aquaviário ou amador que esteja sob a influência do álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

Art. 2º A Lei n.º 9.537, de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

“Art. 4º.....

I -

n) fiscalizar a presença de álcool, ou de outra substância psicoativa que determine dependência, no organismo de quem esteja operando embarcação.”

.....

Art. 11-A. É vedado a comandante, aquaviário ou amador operar embarcação estando com concentração de álcool, por litro de sangue, igual ou superior a dois decigramas ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência.

§ 1º A infração do disposto neste artigo sujeita o infrator às penalidades previstas no art. 25, incisos I e II, desta Lei e, no caso de reincidência, às penalidades previstas no art. 25, incisos I e III, desta Lei, sem prejuízo, em qualquer das duas situações, da aplicação das medidas administrativas previstas no art. 16, incisos I e II, desta Lei.

§ 2º As penalidades e medidas administrativas aplicadas em decorrência da infração prevista neste artigo devem guardar proporcionalidade com o grau de embriaguez ou de alteração psicossensorial do infrator.

§ 3º A autoridade competente designada pela autoridade marítima poderá não adotar a medida administrativa prevista no art. 16, inciso II, desta Lei, se:

I - a embarcação estiver sendo empregada para transporte remunerado de pessoas ou transporte de produtos perigosos ou perecíveis; e

II - houver, no impedimento dos infratores, pessoal habilitado capaz de operar a embarcação até seu destino.

§ 4º Para efeito de se caracterizar a infração prevista neste artigo, dois decigramas de álcool por litro de sangue equivalem a um décimo de miligrama por litro de ar expelido dos pulmões.

§ 5º Aquele que não se submeter a teste de alcoolemia exigido no decorrer de inspeção naval está impedido de operar embarcação pelo prazo de doze horas.

§ 6º A infração prevista neste artigo poderá ser caracterizada mediante a obtenção de outras provas admitidas em direito, acerca dos notórios sinais de embriaguez, excitação ou torpor apresentados por aquele que opera embarcação.”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A recente introdução, no Código de Trânsito Brasileiro, de regras mais restritas acerca da utilização de bebidas alcoólicas pelos condutores de veículos – a chamada “Lei Seca” – acabou suscitando discussão de natureza semelhante no âmbito da navegação.

Assim como no trânsito, no tráfego de embarcações é relativamente comum que acidentes sejam causados por condutores que fizeram consumo de álcool ou de substâncias proibidas. Isso não acontece por acaso. Seja no mar, seja na terra, há abundância de estudos que comprovam a perda de capacidade de bem dirigir um veículo após a ingestão de bebida alcoólica, mesmo que em pequena quantidade.

Foram a consistência dos resultados desses estudos e a redução da tolerância social à prática de beber e dirigir que tornaram possível a alteração da lei de trânsito, sem grandes resistências. No caso da navegação, ainda

em dezembro de 2008, a autoridade marítima modificou as “Normas da Autoridade Marítima para a Inspeção Naval - NORMAM 07/DPC”, de sorte a incluir um item especialmente dedicado ao tema “condução de embarcação em estado de embriaguez”. O sentido da alteração promovida pela autoridade marítima foi aproximar da lei de trânsito a norma naval, no que concerne ao tratamento rigoroso dispensado ao assunto.

Em que pese a pronta atuação da autoridade marítima, a matéria parece por demais importante e polêmica para ser disciplinada unicamente no plano de regulamento. A experiência da aplicação da “Lei Seca” demonstra que grande parte da legitimidade das ordens ali expressas decorre de terem sido discutidas e aprovadas no Parlamento. Fossem apenas um conjunto de mandamentos instituídos pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, duvidasse de que questionamentos jurídicos de toda sorte já não lhes tivessem tirado qualquer eficácia.

A par desse aspecto, parece importante aplicar a restrição ao uso do álcool não apenas aos que conduzem embarcação, mas também aos aquaviários, de cujo correto exercício profissional a bordo depende, em boa medida, a segurança da navegação.

Por fim, resta esclarecer que se optou por adotar limite de concentração de álcool por litro de sangue idêntico ao já previsto na NORMAM 07, de maneira a não se estimular insegurança jurídica nos processos e condutas de repressão ao uso de álcool por condutores de embarcação.

Sala das Sessões, em 08 de julho de 2009.

Deputado **José Fernando Aparecido de Oliveira**

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. 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.

.....

CAPÍTULO II DO PESSOAL

Art. 7º Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações.

Parágrafo único. O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho.

Art. 8º Compete ao Comandante:

I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;

II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

III - manter a disciplina a bordo,

IV - proceder:

a) à lavratura, em viagem de termos de nascimento e óbito ocorridos a bordo, nos termos da legislação específica;

b) ao inventário e à arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os à autoridade competente, nos termos da legislação específica;

c) à realização de casamentos e aprovação de testamentos *in extremis*, nos termos da legislação específica;

V - comunicar à autoridade marítima:

a) qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar;

b) acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação;

c) infração desta Lei ou das normas e dos regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação.

Parágrafo único. O descumprimento das disposições contidas neste artigo sujeita o Comandante, nos termos do art. 22 desta Lei, às penalidades de multa ou suspensão do certificado de habilitação, que podem ser cumulativas.

Art. 9º Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Art. 10. O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia da segurança das pessoas, da embarcação e da carga transportada, pode:

- I - impor sanções disciplinares previstas na legislação pertinente;
- II - ordenar o desembarque de qualquer pessoa;
- III - ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para a manutenção da integridade física de terceiros, da embarcação ou da carga;
- IV - determinar o alijamento de carga.

Art. 11. O Comandante, no caso de impedimento, é substituído por outro tripulante, segundo a precedência hierárquica, estabelecida pela autoridade marítima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

CAPÍTULO III DO SERVIÇO DE PRATICAGEM

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

.....

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.

.....

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

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei n.º 5.610, de 2009, proposto pelo Deputado José Fernando Aparecido de Oliveira. Trata-se de iniciativa que, acrescentando dispositivos ao art. 4º da Lei n.º 9.537, de 1997, pretende vedar a operação de embarcação por qualquer tripulante que esteja com concentração de álcool no sangue superior a dois decigramas ou que esteja sob influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. De acordo com a proposição, quem for flagrado sob influência do álcool ou de substância de efeito análogo estará sujeito às penalidades previstas nos incisos I e II do art. 25 da lei (multa e suspensão do certificado de habilitação). O projeto prossegue afirmando que as penalidades e medidas administrativas devem guardar proporcionalidade como grau de embriaguez ou de alteração psicossensorial do infrator. Mais à frente, a iniciativa prevê que a apreensão, retirada de tráfego ou impedimento de saída de embarcação (medidas administrativas incluídas no inciso II do art. 16) podem ser dispensadas se a embarcação estiver conduzindo passageiros ou produtos perigosos ou perecíveis e, ademais, se houver pessoal habilitado, no impedimento do infrator, para conduzir a embarcação ao seu destino. Por fim, o projeto estatui que aquele que se recusar a fazer o teste de alcoolemia ficará impedido de operar embarcação por doze horas, acrescentando que a embriaguez pode ser caracterizada por outras provas admitidas em direito.

Na justificação, o Deputado José Fernando Aparecido de

Oliveira argumenta que a proibição ao uso de bebida alcoólica por aqueles que operam embarcação já foi instituída pela Autoridade Marítima (NORMAM 07/DPC), mas que, em virtude da importância da matéria e das repercussões que pode causar, estaria mais bem abrigada em lei, como, assinala, ocorre com a proibição de se dirigir veículo automotor terrestre sob a influência do álcool.

Não foram apresentadas emendas ao projeto.

II - VOTO DO RELATOR

O autor reconhece que a autoridade marítima, ao alterar a NORMAM 07, procurou emprestar ao controle do uso de bebida alcoólica por condutores de embarcação o mesmo rigor presente na chamada “Lei Seca”, aplicada, desde 2008, aos condutores de veículos automotores terrestres.

Em seu juízo, porém, essas regras mais estritas talvez não produzam os efeitos desejados, por terem vindo à luz mediante simples alteração de norma da autoridade marítima, instrumento legal cuja legitimidade para impor penalidades a quem tenha ingerido pequena quantidade de álcool, afirma, pode ser facilmente contestada.

Isso posto, parece que a discussão de fundo é se as regras de controle do uso de álcool por condutores de embarcação devem estar ao abrigo de lei ou de norma da autoridade marítima. Quanto à severidade mesma das regras e à maneira como foram formuladas, não se vislumbram preocupações maiores.

Minha posição é outra.

Não é o bastante, nem o principal, discutir se a questão deve estar disciplinada em norma da autoridade marítima ou em lei. De vez que o projeto de lei, trazendo ao Parlamento a proposta de elevar o *status* da proibição do uso do álcool por condutor, também submete à apreciação do legislador a própria proibição, não é apenas sobre aquela elevação que devemos nos pronunciar, mas também, e fundamentalmente, sobre se a proibição é medida razoável e se são razoáveis os termos que a regulam.

A primeira consideração – e a mais importante de todas para mim, seguramente – é se a proibição em caso deve ser dirigida ao uso de qualquer quantidade de álcool pelo condutor da embarcação ou se deve ser dirigida à

embriaguez, como, aliás, está previsto no Decreto n.º 2.596, de 1998, que regulamentou a Lei n.º 9.537, de 1997. Muito embora a alteração produzida na NORMAM 07 dê a entender que a proibição da ingestão de qualquer quantidade de álcool pelo condutor é apenas uma extensão da condenação à embriaguez, prevista no art. 23 do Decreto n.º 2.596/98, isso não é correto de forma alguma. São coisas diferentes, uma da outra.

A embriaguez é a manifestação reconhecível, ao menos por especialistas, dos efeitos do álcool ou de substância psicoativa sobre a capacidade cognoscível e motora do indivíduo. Ela não se manifesta – como equivocadamente infere a NORMAM 07 – desde quando o indivíduo esteja com determinada concentração de álcool no sangue – 2 decigramas de álcool por litro de sangue, no caso. Na verdade, e isso é sobejamente reconhecido pela classe médica, a embriaguez é um fenômeno relativo, cuja emergência depende, entre outros possíveis fatores, de quanto álcool o indivíduo ingeriu, de sua constituição física, de sua resistência específica à ação do álcool e do estado em que se encontrava ao beber (faminto, saciado, desidratado, sob efeito de medicamento etc.). Para uma mesma concentração de álcool no sangue, podem variar bastante o comportamento e a reação das pessoas. É claro que a partir de certa concentração, é improvável que qualquer indivíduo não tenha alteradas aquelas capacidades de que se falou há pouco; o que se quer enfatizar, contudo, é que baixas concentrações de álcool no sangue podem ou não levar o indivíduo à embriaguez.

Ora, se a embriaguez é a exteriorização dos efeitos do álcool sobre o organismo, e se esses efeitos são tais que prejudicam ou mesmo impossibilitam a condução segura da embarcação, nada mais natural que recaia sobre ela, a embriaguez, a proibição de que aqui se trata. Reforço a idéia: por mais variadas que sejam as formas pelas quais o indivíduo pode ser levado à embriaguez, a embriaguez, em si, é estado que pode ser comprovado sem maiores controvérsias por especialistas. Existem protocolos médicos para isso. E acrescento: de vez que deficiências cognitivas ou motoras sejam objetivamente apuradas, parece inquestionável que se tome providências no sentido de se proibir a continuidade da condução.

Eis, no entanto, que alguém pode me perguntar: mas é inquestionável mesmo? Não pode o condutor embriagado guiar a embarcação sem

que se envolva em qualquer acidente ou incidente, como de resto tantas vezes acontece com o condutor de automóveis? Se ele não for flagrado conduzindo a embarcação de maneira temerária, é justo que se lhe aplique penalidade ou medida administrativa?

Tenho a dizer, a esse respeito, que nunca se tem certeza sobre os eventos futuros, se acidentes ou incidentes ocorrerão com este ou aquele condutor. Mas se é para fazermos uso da ciência da probabilidade em defesa da segurança naval, melhor que reconheçamos o perigo no indivíduo cujo estado está comprovadamente alterado do que no indivíduo cujo estado poderia estar, de acordo com levantamentos estatísticos, muito embora, de fato, não demonstre nenhum sinal de embriaguez. A meu ver, para usar outras palavras, há um liame muito mais forte entre embriaguez e acidente do que entre concentração de álcool no sangue e acidente.

Nesse ponto, seria de se esperar que alguém objetasse: mas se é para garantir a segurança da navegação, tanto melhor que a lei tente evitar não apenas a situação de maior risco – a embriaguez – como também a de menor risco – a baixa concentração de álcool no sangue, sem evidência de embriaguez. Dizem alguns, a propósito, que já com baixíssima concentração de álcool no sangue o indivíduo começa a perder acuidade motora e de raciocínio. Tentarei redarguir.

De imediato, cabe notar que a perda de acuidade motora e de raciocínio são manifestações que chegaram ao conhecimento do pesquisador justamente porque podem ser percebidas desde fora do indivíduo pesquisado. Antes que este indivíduo expresse em ações o que vai em sua atividade cerebral – ainda que se trate de ações que lhe sejam requisitadas, como acompanhar com os olhos um objeto em movimento ou pronunciar uma frase –, não há sentido lógico algum em afirmar que essas ações estão comprometidas. É óbvio que podem existir, e de fato existem, variações no grau de acuição do exame clínico daquele que ingeriu bebida alcoólica. Alguns procedimentos de verificação são superficiais, pouco refinados. Outros não, tanto que se chega ao ponto de afirmar que uma análise acurada é o bastante para detectar alterações quase imperceptíveis no comportamento do indivíduo, provocadas por baixíssima quantidade de álcool ingerida. Tudo isso, porém, não esconde o fato de que é a observação atenta das reações individuais, não o emprego de um aparelho para medir a concentração de

álcool no sangue, o meio por intermédio do qual se chega à verdade sobre se o indivíduo está ou não a sofrer manifestamente os efeitos do álcool, e em que escala.

É a escala de manifestação dos efeitos do álcool, por sinal, outro aspecto de que gostaria de falar. Acabei de admitir que exames clínicos esmerados podem permitir que se constatem alterações mesmo de pequena extensão no comportamento e nas reações do indivíduo. Tendo criticado o uso exclusivo dos etilômetros, devo defender a tese de que a inspeção naval seja conduzida tão minuciosamente que permita a detecção mesmo dessas mais tênues alterações? Não necessariamente. A autoridade marítima há de seguir um protocolo médico na verificação do estado de embriaguez e, se optar por um exame meticuloso, nada tenho a opor. O que importa é que a embriaguez reste caracterizada, não por mera vontade do agente fiscalizador, mas porque do exame clínico emergiram certas características que o consenso científico e a jurisprudência atribuem ao indivíduo embriagado. De qualquer forma, parece-me que a detecção de alterações irrisórias no comportamento do indivíduo poderia ser considerada não mais do que uma meta secundária, tanto por exigir a realização de exame clínico mais detalhado como por não levar inescapavelmente ao diagnóstico de embriaguez, nos termos em que essa síndrome tem sido distinguida. Mas ainda há uma razão que não poderia deixar de expor. É a seguinte.

Toda lei deve guardar uma proporção entre meios e fins. Pois bem. Que estudos clínicos apurados revelem suaves alterações motoras, cognitivas ou psíquicas no indivíduo por conta da ingestão de pequeníssima quantidade de álcool é coisa que se pode perfeitamente aceitar. Outra bem diferente é tomar por automática a influência dessas leves alterações nos acidentes da navegação. Deveria estar provado, e não está, que a condução de embarcação não é segura já ao menor sinal de manifestação do efeito do álcool no indivíduo, supondo que esse sinal não pudesse ser observado em um exame clínico padrão. Ouve-se com certa freqüência que estatísticas apontam a presença de pessoa alcoolizada em grande parcela dos acidentes havidos nas águas e nas vias terrestres. Nada a duvidar. No que se põe pouca ênfase, todavia, é no fato de que, primeiro, nem sempre a pessoa alcoolizada envolvida em acidente é o condutor; segundo, as concentrações de álcool apuradas são majoritariamente altas, se tomado como referência o índice de 2 decigramas por litro de sangue; terceiro, a presença de álcool no sangue do

condutor pode não ter sido, de maneira alguma, o principal fator para a ocorrência do acidente ou nem mesmo um fator para isso. Em suma, quer-se valer de uma abordagem superficial da relação entre presença de álcool no organismo e acidentes para justificar a exacerbação de controle sobre a condução de embarcação, medida que só faria sentido se ficasse demonstrado que os responsáveis por acidentes da navegação têm sido, em boa medida, pessoas que, tendo ingerido álcool, nem sequer apresentavam sinais de embriaguez. Não sendo assim, trata-se de um flagrante desrespeito ao adágio latino segundo o *qual o abuso não extingue o uso*.

Finalmente, pode-me ser perguntado se o emprego do etilômetro não é, simplesmente, um meio mais prático para constatar a embriaguez, facilitando o trabalho dos inspetores navais. Novamente, é o caso de reforçar a tese aqui já defendida de que o etilômetro não apura embriaguez, mas a concentração de álcool no sangue. Há mais, porém.

O etilômetro pode servir como prova auxiliar, tanto para os propósitos da acusação como da defesa. Não é inútil, mas também não é essencial. Se o fosse, seria o caso de pôr em dúvida a eficiência das inspeções navais dirigidas ao controle da embriaguez feitas até há bem pouco tempo. Outra: no caso das substâncias psicoativas, o uso do etilômetro é descabido, o que nos coloca na situação incômoda de afastar o exame clínico para a constatação da embriaguez alcoólica, por ineficaz, mas adotá-lo na apuração do uso de substâncias psicoativas. Terminamos assim, então: valemo-nos do etilômetro para detectar a embriaguez alcoólica, mas não podemos dispensar o especialista para a detecção da embriaguez causada por outras substâncias – a menos que esse segundo tipo de detecção seja solenemente ignorada, o que, acredito, não passa pela cabeça de ninguém. Ora, se a atuação do especialista é necessária de qualquer forma, por que dar mais relevo aos resultados do aparelho do que às suas considerações?

Enfim, presumo que certo sempre esteve o Decreto n.º 2.596, de 1998, ao simplesmente condenar a embriaguez na condução de embarcação. Não sei por que motivo a autoridade marítima, vendo as decisões tomadas pelo legislador federal no âmbito da lei de trânsito, decidiu transplantá-las para a legislação naval, como se os problemas e as contingências relacionados ao trânsito de veículos terrestres e ao trânsito de embarcações fossem idênticos. Tal decisão, se não vou muito longe, pode mesmo criar embaraços na aplicação de dispositivos

da Lei n.º 2.180, de 1954, que dispõe sobre o Tribunal Marítimo, uma vez que a caracterização da embriaguez, ali, não está relacionada à presença de certa concentração de álcool no sangue. O mesmo ocorre, por sinal, em relação à própria Lei n.º 9.537, de 1997, que qualifica a embriaguez como circunstância agravante das infrações, mas não cuida de defini-la com base em índice de alcoolemia.

Antes de concluir, para que não surjam interpretações equivocadas a respeito deste parecer, creio ser preciso destacar que não tenho qualquer simpatia pelo ato de se ingerir bebida alcoólica e assumir o comando de um veículo ou de uma embarcação. Acho mesmo que a prudência, na maioria dos casos, não recomendaria a ingestão mesmo de pequenas doses de bebida alcoólica pelos condutores, especialmente no caso dos profissionais. A questão que se coloca é outra, no entanto: é a de saber se “embriaguez” é termo que, por si só, é capaz de expressar determinado estado orgânico que se considera incompatível com a condução de embarcação. Ou, diversamente, se a incompatibilidade do álcool com a condução de embarcação pode e deve ser denotada por meio de parâmetros numéricos objetivos, como é o caso da concentração de álcool por litro de sangue ou de ar expirado. Espero ter explicado suficientemente por que me alinho à primeira hipótese.

De resto, é essencial enfatizar que toda essa discussão em torno de como caracterizar a embriaguez se torna secundária se ações de fiscalização não são levadas à frente com constância e qualidade, ou, também, se havendo a fiscalização, o infrator não chega a ser penalizado, ou o é em termos muito brandos. Como mostrou o primeiro ano de vigência da “Lei Seca” no trânsito, foi o incremento das atividades de fiscalização que deu ensejo a um número maior de autuações e a uma atitude mais contida dos condutores, pelo menos até agora, com relação à ingestão de bebida alcoólica.

Chego, finalmente, ao voto. Por tudo o que disse, sou obrigado a discordar da proposta feita pelo Deputado José Fernando Aparecido de Oliveira. Por outro lado, sou obrigado a afirmar que o tratamento hoje dado à matéria pela autoridade marítima é impróprio. O que fazer então?

Acredito que o caminho correto seja modificar a Lei n.º 9.537, de 1997, para que dela passe a constar proibição relativa à embriaguez na operação

de embarcação, assim como a forma de apurá-la. Dessa maneira, penso que seria plausível admitir que a definição da embriaguez em termos de concentração de álcool no sangue, feita pela autoridade marítima, não mais poderia ser tolerada, de vez que o ato, nesse caso, exorbitaria do poder regulamentar, conforme previsto no art. 49, V, da Constituição. Nesses termos, ou a autoridade marítima reformularia a NORMAM 07 ou decreto legislativo tornaria sem efeito a parte dela reservada à caracterização da embriaguez.

Meu voto, portanto, é pela aprovação do Projeto de Lei n.º 5.610, de 2009, nos termos do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 20 de outubro de 2009.

Deputado **DÉCIO LIMA**

Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.610, DE 2009

Acrescenta dispositivos à Lei n.º 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para vedar a operação de embarcação por quem esteja sob influência de álcool ou de qualquer substância psicoativa que determine dependência.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos à Lei n.º 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 caracterizar como infração às normas de tráfego operar embarcação em estado de embriaguez alcoólica ou sob efeito de substância psicoativa que determine dependência.

Art. 2º A Lei n.º 9.537, de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

“Art. 4º-B. Sem prejuízo de eventual cominação penal ou civil, o tripulante que operar embarcação estando sob estado de embriaguez provocado pela ingestão de álcool ou pelo uso

de substância psicoativa que determine dependência, comprovado mediante exame clínico durante inspeção naval, terá seu certificado de habilitação apreendido pela autoridade marítima e será autuado por cometimento de infração a esta Lei.

Parágrafo único. Se, no decorrer da inspeção naval, a autoridade marítima julgar que a operação da embarcação pode representar perigo à segurança do tráfego aquaviário, em decorrência da embriaguez de tripulante, deverá adotar uma das medidas previstas no inciso II do art. 16 desta Lei.”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 20 de outubro de 2009.

Deputado **DÉCIO LIMA**

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 5.610/09, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado Décio Lima.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Jaime Martins - Presidente, Mauro Lopes - Vice-Presidente, Airton Roveda, Camilo Cola, Carlos Alberto Leréia, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Cláudio Diaz, Davi Alves Silva Júnior, Décio Lima, Edio Lopes, Geraldo Simões, Giovanni Queiroz, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Marcelo Almeida, Marinha Raupp, Pedro Fernandes, Roberto Britto, Silas Brasileiro, Vanderlei Macris, Arolde de Oliveira, Geraldo Thadeu, Gonzaga Patriota, José Chaves, Lael Varella, Marcos Lima, Nelson Bornier e Walter Ihoshi.

Sala da Comissão, em 18 de novembro de 2009.

Deputado **JAIME MARTINS**
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
