

PARECER Nº , DE 2017

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 72, de 2016 (Projeto de Lei nº 5.818/2013, na Casa de origem), do Deputado Arnaldo Jordy, que *impede a inscrição ou o registro de embarcação que não possua proteção no motor, eixo ou partes móveis que possam pôr em risco a integridade física dos passageiros e da tripulação; e altera as Leis nºs 9.537, de 11 de dezembro de 1997, e 10.233, de 5 de junho de 2001.*



SF/17598.69530-78

RELATOR: Senador **OTTO ALENCAR**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 72, de 2016 (Projeto de Lei nº 5.818, de 2013, na Casa de origem), de autoria do Deputado Arnaldo Jordy, que visa, entre outras medidas, impedir a inscrição ou o registro de embarcação que não possua proteção no motor, eixo ou partes móveis que possam pôr em risco a integridade física dos passageiros e da tripulação.

O projeto analisado é composto de seis artigos.

O art. 1º enuncia seus objetivos.

O art. 2º modifica a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que trata da Segurança do Tráfego Aquaviário, para impedir a inscrição ou o registro de embarcação que não possua proteção no motor, eixo, bem como em qualquer de suas partes móveis, que possam pôr em risco a integridade física dos passageiros e da tripulação.

Os artigos 3º e 4º alteram a Lei nº 9.537, de 1997, para incluir a possibilidade de ser delegada aos municípios a fiscalização do cumprimento

da exigência de proteção do motor das embarcações, bem como a competência para aplicar multas por descumprimento dessa exigência.

O art. 5º altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para condicionar a outorga de serviço de transporte de passageiros às empresas cujas embarcações sejam dotadas de dispositivo de proteção do motor.

Por fim, o art. 6º contém a cláusula de vigência, que seria de noventa dias após a publicação oficial.

Conforme justifica o autor, as medidas contidas na proposição têm por objetivo reduzir os episódios de escarpelamento, que é a lesão traumática decorrente do descolamento do couro cabeludo da calota craniana de forma abrupta e traumática. Esse tipo de acidente tem significativa incidência na população ribeirinha da Amazônia, que utiliza, como meio de locomoção cotidiano, embarcações movidas a motor rotativo, que geralmente não seguem os padrões de segurança.

Na Câmara dos Deputados, a iniciativa foi aprovada na Comissão de Viação e Transportes e na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Nesta Casa, a proposição foi distribuída, com exclusividade, à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI).

Não foram oferecidas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104, I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), a CI deve se manifestar sobre proposição que verse sobre transportes aquaviários. Como a matéria foi distribuída apenas e esta Comissão, compete-nos também a análise de sua constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa.

A Constituição Federal determina que cabe à União legislar privativamente sobre trânsito e transportes (art. 22, XI). A deliberação sobre a matéria é de competência do Congresso Nacional, conforme disposto no art. 48, não havendo restrição à iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Lei Maior. Da mesma forma, no tocante à juridicidade, a proposta é adequada por introduzir suas alterações no corpo de lei preexistente sobre o



assunto, em vez de buscar produzir leis esparsas. Não há óbices quanto à juridicidade e a técnica legislativa é adequada.

Todavia, embora seja louvável a intenção do autor do projeto, e reconheçamos o drama das vítimas do escarpelamento, entendemos que as medidas sugeridas não contribuem para o atingimento dos objetivos declarados pelo autor, qual seja, o de redução dos índices de acidentes desse tipo.

Do nosso ponto de vista, a proibição de inscrição de embarcação sem o dispositivo de proteção do motor poderá incentivar a operação clandestina dos serviços de transportes e tenderá a afastar a embarcação da jurisdição da Capitania dos Portos. Dessa forma, milhares de embarcações deixarão de se submeter às inspeções periódicas da Autoridade Marítima, o que, em vez de aumentar a segurança, terminará por trazer maior insegurança aos passageiros.

A outorga de autorização para prestação de serviços de transporte aquaviário de passageiros pela ANTAQ já está condicionada ao atendimento das condições estabelecidas nas normas da Autoridade Marítima para embarcações empregadas na navegação interior – a NORMAM-02 da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil –, nos termos da Resolução nº 912-ANTAQ, de 23 de novembro de 2007. Nesse sentido, entendemos ser dispensável tal dispositivo legal, uma vez que seu objetivo já se encontra atendido.

Também não acreditamos que a delegação de competência aos municípios para fiscalizarem as embarcações quanto à exigência de proteção seja medida capaz de contribuir para o aumento da fiscalização das embarcações e a consequente redução desse tipo de acidente, uma vez que os municípios não estão adequadamente qualificados e aparelhados para exercer tal função.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei do Câmara nº 72, de 2016.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/17598.69530-78