



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 3359, DE 2024

Altera o artigo 5º, da Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991, para incluir qualquer dano e sequela por escarpelamento no rol de danos pessoais cobertos pelo seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga e dá outras providências.

**AUTORIA:** Senadora Damares Alves (REPUBLICANOS/DF)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL

SF/24225.58606-91

## PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

Altera o artigo 5º, da Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991, para incluir qualquer dano e sequela por escarpelamento no rol de danos pessoais cobertos pelo seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Esta Lei altera o artigo 5º, da Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991, para incluir qualquer dano e sequela por escarpelamento no rol de danos pessoais cobertos pelo seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga e dá outras providências.

**Art. 2º** O art. 5º da Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991, passa a vigorar com a seguinte redação:

**“Art. 5º** Os danos pessoais cobertos pelo seguro referido no art. 2º desta lei compreendem as indenizações por morte, invalidez permanente, qualquer dano e sequela por escarpelamento e despesas de assistência médica e suplementares, nos valores que o Conselho Nacional de Seguros Privados - CNSP fixar.

*Parágrafo único.* Os valores de indenização a serem fixados pelo Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP, para a cobertura de acidentes que resultem em qualquer dano e sequela por escarpelamento não poderão ser inferiores aos previstos para os eventos que ocasionam invalidez permanente total, previstos nas Resoluções que tratam do assunto.” (NR)



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

## JUSTIFICAÇÃO

O acidente de escarpelamento é característico da região Amazônica, afetando principalmente mulheres e crianças. O acidente ocorre, via de regra, quando os cabelos das vítimas são puxados pelos eixos dos motores de embarcações, que são amplamente utilizadas pela população ribeirinha como meio de transporte e subsistência.

Tecnicamente, o popular escarpelamento é conhecido como avulsão do couro cabeludo, classificada como S08.0, de acordo com a Classificação Internacional de Doenças – CID-10 (NA09.0 no CID-11), sendo uma lesão grave que ocorre quando a pele e os tecidos subjacentes são arrancados do couro cabeludo. Essa lesão pode resultar em perda de sangue significativa e expor o crânio, o que pode levar a complicações sérias se não for tratada adequadamente.

O trauma causado pelo escarpelamento é um acidente que resulta no arrancamento abrupto, parcial ou total, do couro cabeludo (escalpo), resultando em sequelas físicas e funcionais, além de deformidades estéticas irreversíveis. A perda permanente dos cabelos é apenas uma das consequências.

Em muitos casos, as vítimas sofrem a perda das orelhas, sobrancelhas, pálpebras e partes do rosto e pescoço, ocasionando lesões graves e podendo até mesmo resultar em morte.

Essa proposição legislativa leva em consideração a triste realidade ribeirinha do Brasil e é voltada para esse público, majoritariamente feminino, que sofre Acidente por Escarpelamento.



Busca-se reconhecer e promover a dignidade humana das vítimas de Acidente por Escalpelamento e garantir assistência integral às vítimas.

O projeto de lei prevê a inclusão da palavra escalpelamento no art. 5º, da Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991, por não haver qualquer previsão de cobertura para esse tipo de acidente, fato que agrava a situação das vítimas, que ficam desguarnecidas de qualquer proteção do estado.

Com efeito, a Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991 atribui ao Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP a responsabilidade de estabelecer, entre outras, as regras para o enquadramento e pagamento de indenizações e as devidas coberturas securitárias, no entanto, a última resolução que trata do assunto (Resolução CNSP nº 435, de 04 de abril de 2022) não faz qualquer menção aos eventos que ocasionam o escalpelamento, razão pela qual entende-se necessário o estabelecimento de um parâmetro mínimo para que o CNSP abranja tais vítimas.<sup>4</sup>

De acordo com informações do Ministério da Saúde (MS), as consequências do escalpelamento são extremamente graves e variam de acordo com as áreas afetadas. As principais sequelas incluem dores de cabeça ou cervicais crônicas, dificuldade na audição, fala e visão. Essas disfunções têm um impacto significativo na qualidade de vida, lazer e emprego das vítimas, muitas vezes as deixando incapacitadas para o trabalho.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> <https://www.gov.br/mdh/pt-br/assuntos/noticias/2022/eleicoes-2022-periodo-eleitoral/acoes-de-conscientizacao-sao-destaque-no-dia-nacional-de-combate-e-prevencao-ao-escalpelamento-neste-domingo-28>



Segundo dados da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental<sup>2</sup>, 93% dos casos de escalpelamento da região amazônica têm as mulheres como vítimas. Dessas, 65% são crianças; 30%, adultos; 5%, idosas. Nesse contexto, a maior dificuldade das mulheres escalpeladas é a reinserção na vida social, principalmente no mercado de trabalho, e a recuperação da autoestima.

Segundo estudos feitos pela Fundação Amazônia de Amparo a Estudos e Pesquisas (Fapespa), além da maioria das vítimas serem mulheres, mais de 65% das vítimas são crianças e adolescentes entre 2 e 18 anos de idade.

Ao analisar os percentuais por faixas etárias, foi observado que o maior número de casos de acidentes de escalpelamento envolve crianças de 7 a 9 anos de idade, representando 24% do total. Em seguida, as crianças de 10 a 12 anos correspondem a 19% dos casos, seguidas por 10% dos casos relacionados a crianças de 13 a 15 anos.<sup>3</sup>

A necessidade de incluir os acidentes que ocasionam escalpelamento e avulsão do couro cabeludo no rol de coberturas pelo seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga para as pessoas escalpeladas e que sofrerem avulsão do couro cabeludo é crucial para reparar os danos causados por esses terríveis acidentes e restaurar a sua dignidade.

O grande número de escalpelamentos, especialmente entre as mulheres mais jovens, constitui uma tragédia que não resulta apenas

<sup>2</sup> <https://bvsmis.saude.gov.br/28-8-dia-nacional-de-combate-e-prevencao-ao-escalpelamento-3/#:~:text=Segundo%20dados%20da%20Capitania%20dos,culturais%20que%20precisam%20ser%20repensadas>. Acesso em 16 jul 2024.

<sup>3</sup> <https://www.fapespa.pa.gov.br/2024/01/24/casos-de-escalpelamento-no-para-caem-com-implementacao-de-politicas-publicas-preventivas/>



em graves mutilações físicas, mas também impõe um fardo emocional, social e econômico às vítimas e as suas famílias.

Além de enfrentarem longos procedimentos de tratamento médico e de reabilitação, as vítimas ainda sofrem com a incapacidade de permanecerem em seus empregos devido as suas condições físicas debilitadas, tornando a pensão especial um meio essencial para assegurar o sustento financeiro para uma vida digna.

É importante destacar que a cobertura de seguro proposta não tem natureza previdenciária, mas sim indenizatória, decorrente da responsabilidade civil dos transportadores marítimos, fluviais e lacustres.

Todo esse sofrimento poderia ser evitado se os donos de embarcações, cumprissem o que está estabelecido no artigo 4º - A, da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe ser obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e partes móveis de embarcações, visando proteger os passageiros e a tripulação contra os riscos de acidentes.

Apesar da obrigação do proprietário da embarcação de utilizar a proteção no motor, é também responsabilidade do Estado, por meio da autoridade marítima, fiscalizar as embarcações que trafegam em águas brasileiras para verificar o cumprimento da medida legal, conforme dispõe o art. 4º, inciso X, da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

Com efeito, a Marinha do Brasil tem envidado esforços para fiscalizar as embarcações e, principalmente, orientar os transportadores sobre a importância de proverem suas embarcações com os protetores de eixos. De acordo com os dados fornecidos pela



Capitania dos Portos da Amazônia Oriental<sup>4</sup>, entre 2009 e 2023, foram instaladas mais de 5.500 coberturas de eixo nas embarcações fiscalizadas.

Portanto, a inclusão do escalpelamento e da avulsão do couro cabeludo no rol de danos cobertos pelo seguro estabelecido na Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991, além de ser uma medida de reparação, é uma forma de assegurar que essas mulheres e suas famílias tenham os recursos necessários para reconstruir suas vidas com dignidade e sem desamparo financeiro.

Apesar do avanço que a medida proposta trará para as vítimas desse terrível acidente, há a necessidade de estabelecer um parâmetro mínimo para que o Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP fixe as indenizações para os casos de escalpelamento e avulsão do couro cabeludo, uma vez que as consequências danosas desse tipo de sinistro paralisam a vida das pessoas atingidas e não podem ser enquadradas como se fosse um mal menor que os mais graves elencados nas Resoluções do referido Conselho.

Tendo em vista a relevância social deste tema, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação da presente matéria.

Sala das Sessões,

Senadora **DAMARES ALVES**

---

4

<https://www.marinha.mil.br/cpaor/sites/www.marinha.mil.br/cpaor/files/INSTALA%C3%87%C3%83O%20DE%20COBERTURA%20%28INTERNET%29.pdf> Acesso em 16 jul 2024.



# LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 8.374, de 30 de Dezembro de 1991 - LEI-8374-1991-12-30 - 8374/91

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1991;8374>

- art5

- Lei nº 9.537, de 11 de Dezembro de 1997 - Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - 9537/97

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1997;9537>

- art4\_cpt\_inc10

- art4-1