



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Magno Malta

PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS, sobre o Projeto de Lei nº 3.359, de 2024, do Senado Federal, que “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”.

Relator: Senador **MAGNO MALTA**

I – RELATÓRIO

Submete-se, nesta oportunidade, ao crivo desta Comissão o Projeto de Lei nº 3.359, de 2024, da Senadora Damares Alves, que *[a]ltera 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 **art. 1º** do Projeto de Lei nº 3.359, de 2024, ao trazer o objeto da lei, altera o art. 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.

O **art. 2º** do Projeto afirma que os danos pessoais cobertos pelo seguro referido no art. 2º da Lei nº 8.374, de 1991, 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, ao mesmo tempo que ordena, no seu parágrafo único, que os valores de indenização a serem

fixados pelo 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.

A cláusula de vigência, prevista no **art. 3º** do Projeto, institui que a Lei decorrente da eventual aprovação da matéria entra em vigor na data de sua publicação.

Na Justificação do Projeto, a ilustre proponente sustenta que a Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991, não traz qualquer previsão normativa quanto à cobertura securitária para acidentes por escarpelamento, o que agrava sobremaneira a situação das vítimas, majoritariamente do sexo feminino, que ficam desguarnecidas de qualquer proteção do poder público.

Não foram oferecidas emendas ao projeto no prazo regimental. Após a análise desta Comissão, a matéria seguirá à Comissão de Assuntos Econômicos - CAE, em decisão terminativa.

II – ANÁLISE

O Projeto de Lei nº 3.359, de 2024, não apresenta vício de **regimentalidade**. Nos termos do art. 100, *caput*, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Assuntos Sociais, entre outros assuntos, opinar acerca da seguridade social.

Os requisitos formais e materiais de **constitucionalidade** são atendidos pelo Projeto de Lei nº 3.359, de 2024, tendo em vista que compete privativamente à União legislar sobre seguros, a teor do disposto no art. 22, *caput*, inciso VII, da Constituição Federal, bem como por não ter sido deslustrada cláusula pétrea alguma. Ademais, a matéria se insere no âmbito das atribuições do Congresso Nacional, de conformidade com o *caput* do art. 48 da Constituição Federal, não havendo reserva temática a respeito, nos termos do art. 61, § 1º, da Constituição Federal. Assim, não se vislumbra óbice algum quanto à constitucionalidade da medida proposta.

No que concerne à **juridicidade**, o Projeto de Lei nº 3.359, de 2024, se afigura irretocável, porquanto: *i*) o meio eleito para o alcance dos objetivos pretendidos (normatização via edição de lei) é o adequado; *ii*) possui o atributo da generalidade, que exige sejam destinatários do comando legal um

conjunto de casos submetidos a um comportamento normativo comum; *iii*) se afigura dotado de potencial coercitividade, isto é, a possibilidade de imposição compulsória do comportamento normativo estabelecido; e *iv*) se revela compatível com os princípios diretores do sistema de direito pátrio ou com os princípios especiais de cada ramo particular da ciência jurídica.

Quanto à **técnica legislativa**, entendemos que o Projeto de Lei nº 595, de 2024, está em desacordo com os termos da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que tem por objetivo proporcionar a utilização de linguagem e técnicas próprias, que garantam às proposições legislativas as características esperadas pela lei, a saber: clareza, concisão, interpretação unívoca, generalidade, abstração e capacidade de produção de efeitos. Para tanto, faremos a sugestão de duas emendas de redação que alterarão a ementa e o art. 1º do Projeto, adequando-os aos ditames da Lei Complementar nº 95, de 1998.

Com efeito, em relação ao **mérito**, o Projeto de Lei nº 3.359, de 2024, o acidente de escalpelamento na Amazônia é um grave problema de saúde pública, resultante de acidentes com motores de barcos, que afeta principalmente as mulheres ribeirinhas e causa traumas físicos e psicológicos severos.

O escalpelamento é o arrancamento brusco do couro cabeludo, frequentemente causado por motores de barcos que não possuem proteção adequada. Este fenômeno começou a se tornar comum na região amazônica a partir da década de 1970, quando barcos com motores rotativos começaram a substituir as embarcações a remo. A rotação dos motores pode enroscar os cabelos das vítimas, resultando em lesões graves, incluindo a perda do couro cabeludo, orelhas e até partes do rosto.

As vítimas de escalpelamento enfrentam um longo processo de recuperação, que pode incluir múltiplas cirurgias reparadoras e tratamento psicológico. Além das cicatrizes físicas, as consequências emocionais e sociais são profundas, afetando a qualidade de vida das vítimas e de suas famílias. De acordo com dados da Secretaria de Estado de Saúde, entre 1982 e 2017, foram registrados 426 casos de escalpelamento na Amazônia.

As mulheres ribeirinhas são as mais afetadas, pois muitas delas têm cabelos longos e dependem do transporte fluvial para suas atividades diárias. A falta de uma proteção de cobertura nos motores dos barcos aumenta bastante o risco de acidentes, e o atendimento às vítimas é frequentemente

realizado por ONGs e instituições de caridade, refletindo a precariedade das políticas públicas de atendimento à saúde na região amazônica.

Embora a Lei nº 11.970, de 6 de julho de 2009, ao incluir o art. 4º- A no texto normativo da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, tenha tornado obrigatório o uso de proteção no motor, no eixo e nas partes móveis das embarcações, de forma a proteger os passageiros e os tripulantes do risco de acidentes, a implementação e fiscalização dessas medidas de proteção à vida ainda são desafiadoras. A conscientização sobre o problema e a promoção de medidas preventivas ainda são essenciais para reduzir a incidência de acidentes por escarpelamento na Região Amazônica.

O escarpelamento é um problema que não deve ser ignorado, pois representa uma tragédia contemporânea que afeta a vida de muitas pessoas na Região Amazônica. A luta contra essa prática envolve não apenas a proteção das vítimas, mas também a promoção de políticas públicas eficazes que garantam a segurança nas embarcações e a saúde das comunidades ribeirinhas. A sociedade civil e o poder público devem trabalhar juntos para erradicar essa questão e melhorar as condições de vida na região.

Dessa forma, é meritório esclarecer o que hoje já se interpreta sistematicamente diante do caso concreto: que, em verdade, o seguro de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga, em caso de acidente por escarpelamento, deve, além de estar previsto lei, ser obrigatório para compreender as indenizações por morte, invalidez permanente e despesas de assistência médica e suplementares, nos valores que o CNSP fixar.

À luz do exposto, entende-se que a iniciativa contribui para o fortalecimento dos mecanismos de proteção às vítimas de acidentes por escarpelamento, conferindo maior clareza normativa à cobertura securitária e reforçando o caráter protetivo do seguro obrigatório previsto na Lei nº 8.374, de 1991.

III – VOTO

Diante de todo o exposto, o voto é pela regimentalidade, constitucionalidade, juridicidade, e, no mérito, pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 3.359, de 2024, na forma das emendas que se seguem:

Emenda nº - CAS (REDAÇÃO)

redação: Dê-se à ementa do Projeto de Lei nº 3.359, de 2024, a seguinte

“Altera o art. 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”.

Emenda nº - CAS (REDAÇÃO)

redação: Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei nº 3.359, de 2024, a seguinte

“**Art. 1º** Esta Lei altera o art. 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.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator