COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE (CVT)

PROJETO DE LEI Nº 2.149, DE 2015

Modifica a Lei nº 9.537, de 1997, que "dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências", relativamente ao serviço de Praticagem e outras matérias.

Autor: Deputado Raimundo Gomes de Matos

Relator: Deputado Benjamin Maranhão

I - RELATÓRIO

Trata-se de Projeto de Lei de autoria do Deputado Raimundo Gomes de Matos (PSDB-CE) que modifica a Lei nº 9.537, de 1997, a qual "dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências", relativa ao serviço de Praticagem e a outras matérias.

A proposição tem um Projeto de Lei apensado, o PL 2.591, de 2015, que trata de matéria similar.

Despachado às Comissões de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP); de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviço (CDEICS); de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD) sob regime de apreciação

conclusiva pelas Comissões e regime de tramitação ordinária, o PL 2.149/15 recebeu pareceres: da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP), pela aprovação deste com emenda, e pela rejeição do apensado PL 2.591/2015; e da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviço (CDEICS), pela aprovação deste e da Emenda adotada pela CTASP, e pela rejeição do apensado PL 2.591/2015.

Nesta Comissão de Viação e Transporte, o Projeto recebeu uma emenda de autoria do Deputado Mauro Lopes (EMC 1/2016 CVT), a qual analisaremos a seguir.

Passa-se, então, a apreciar o teor do Projeto de Lei, de seu apensado, das alterações sugeridas pelas Comissões antecedentes e da emenda apresentada nesta Comissão.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei 2.149 de 2015 tem por fim alterar dispositivos da Lei 9.357 de 1997, conhecida como LESTA (Lei de Segurança do Transporte Aquaviário), que regulamenta as diretrizes de segurança da navegação em águas sob jurisdição brasileira.

As alterações sugeridas à LESTA tratam da atividade de praticagem de navios, que consiste no serviço de assessoramento de comandantes de navio para conduzir as embarcações na atracação e desatracação em zonas aduaneiras e portuárias.

Em síntese, o Projeto de Lei propõe as seguintes alterações:

- permite que comandantes de navios de bandeira brasileira conduzam a embarcação em zona de praticagem sem a assessoria de práctico, desde que autorizado pela Autoridade Marítima, exercida pelo Comandante da Marinha do Brasil, dispensando, dessa forma, o serviço de práctico em situações específicas (§4º do art. 13 da Lei 9.537/97);

- a atividade de praticagem é declarada de natureza privada, devendo os preços dos serviços serem fixados livremente

mediante negociação entre os tomadores e prestadores do serviço (§5º acrescido ao art. 13 da Lei 9.537/97);

- a limitação do preço da praticagem deixa de ser fixada pela autoridade marítima (art. 14, §1º), que passa a poder fazê-lo somente em situações excepcionais e de forma temporária, quando houver risco de interrupção do serviço, em virtude da falta de acordo entre as partes, hipótese em que servirão de referência os preços costumeiramente praticados naquela Zona de Praticagem (art. 14, §2º);

- a autoridade marítima estabelecerá escala de rodízio única com todos os práticos em atividade na respectiva zona de praticagem (art. 14, §3º), e determinará o número de práticos necessários em cada zona de praticagem (art. 14, §4º), considerando a intensidade do serviço nos doze meses anteriores e a previsão de movimento na zona (art. 14, §5º);

- permite, diante de reiterado inadimplemento do tomador de serviço de praticagem, a prestação do serviço seja condicionada ao prévio pagamento (parágrafo único do art. 15);

- atualiza a designação da Autoridade Marítima, que estava indicada ao Ministério da Marinha, passando a atribuí-la ao Comandante da Marinha; (art. 39)

- suprime a exigência de prévio depósito do valor da multa para interposição de recurso administrativo (art. 3º do PL);

Em linhas gerais, portanto, o PL 2.149/2015 traz alterações que preservam o sentido da Lei nº 9.537, de 1997, dando mais segurança jurídica ao exercício da praticagem, de acordo com os princípios constitucionais da livre iniciativa, da liberdade de exercício de profissão e da intervenção mínima do Estado.

Acerca da alteração que dispensa o prático por ato da autoridade marítima (art. 13, §4º), tal proposta vai ao encontro do texto atual da Lei e possibilita à autoridade marítima dispensar o serviço de prático a determinados comandantes de navios, barateando os custos para os navios de bandeira brasileira. A redação antiga dava a entender que a autoridade marítima poderia considerar determinado comandante como sendo prático, o

que era inconstitucional, considerando a especificidade da profissão exercida pelos práticos.

No mesmo sentido, a determinação de que a praticagem é atividade privada e de que o preço do serviço deve ser negociado entre os tomadores e prestadores (§5º do art. 13) vai ao encontro do modelo adotado na grande maioria dos países do mundo. Somente uma excepcionalidade pode justificar a interferência da Autoridade Marítima, como bem destacado pelo PL 2.149, na medida em que haja risco de paralisação do serviço por falta de acordo (§§1º e 2º do art. 14).

Além disso, a proposta de que a autoridade marítima fixe a escala de rodízio dos práticos na respectiva zona de praticagem permite maior isonomia entre os práticos, que devem, por Lei, cumprir frequência mínima de manobras para preservar a sua habilitação. Essa já é uma medida adotada informalmente nas zonas de praticagem e a proposição está oficializando esse costume.

Na mesma linha, a proposta de que a Autoridade Marítima fixe o número de práticos necessários nas zonas de praticagem (art. 14, §4º) atende a uma necessidade de atualização desse contingente levando em consideração as mudanças locais de tráfego e intensidade da prestação do serviço (pelos critérios que indica no §5º), que pode acabar inviabilizado tanto pelo excesso como pela falta de prestadores do serviço.

Tem sentido, igualmente, a determinação de que a Autoridade Marítima possa permitir, em caso de reiterado inadimplemento do tomador de serviço, que a prestação do serviço de praticagem seja condicionada ao prévio pagamento. Por meio dessa inserção do parágrafo único ao art. 15 da Lei 9.537/97, a Lei traz uma exceção à obrigatoriedade de prestação do serviço (contida em seu *caput*) para dar maior segurança aos práticos.

Em relação à revogação do §2º, do art. 24, da Lei 9.537/97, que exige prévio depósito para os recursos de multas, essa é uma revogação que segue jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, que julgou inconstitucional essa exigência diante de recursos administrativos.

Acerca da emenda (EMC-A 1 CTASP) proposta pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, que inseriu o

parágrafo 6º ao art. 14 da Lei 9.537/97, definindo que os valores praticados para navios de cruzeiro, marítimos ou fluviais deverão ser inferiores aos valores praticados no transporte de cargas, essa é uma demanda antiga do setor de turismo, pelo que entendemos seja adequada e oportuna.

Passamos, então, ao exame do apensado, Projeto de Lei nº 2.591, de 2015, já rejeitado pelas Comissões antecedentes.

O PL 2.591, em suma, propõe as seguintes alterações: declara o serviço de praticagem como serviço público, exercido por meio de concessão com o pagamento de tarifa (art. 2º); considera como práticos, indicados pela autoridade marítima, qualquer comandante de navio, inclusive estrangeiros (art. 3º); determina que a autoridade marítima fixe um número mínimo de práticos proibindo-lhe fixar um número máximo (art. 4º); condiciona a navegação em território sob jurisdição brasileira a navios que estejam adimplentes em relação aos serviços de praticagem (art. 5º); e dá competência à ANTAQ para regular o valor máximo da praticagem (art. 6º).

Note-se que o PL 2.591, de 2015, promove uma estatização do serviço de praticagem e submete-lhe à ANTAQ na contramão dos interesses de diminuição da interferência do Estado na atividade, como ocorre em todo o mundo. Por outro lado, retirar da Autoridade Marítima, exercida pelo Comandante da Marinha, e dar à ANTAQ a competência de fixar limites máximos do preço do serviço pode dar margem a decisões desvirtuadas da complexidade da atividade e afastadas da técnica necessária. As demais alterações pretendidas trazem insegurança e colocam em risco o exercício da atividade de praticagem.

Assim, concluímos que não são oportunas as alterações propostas pelo PL 2.591, apensado, pois contrariam o interesse público e o próprio sentido da Lei nº 9.537, de 1997, a ser alterada.

A emenda substitutiva global apresentada a esta Comissão pelo Deputado Mauro Lopes (EMC 1/2016 CVT) não merece prosperar, igualmente, por submeter a atividade de praticagem a regulação e fiscalização por parte da ANTAQ, inclusive com a determinação de que a Agência seja consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança acerca da praticagem, aumentando a burocracia e, pelos motivos já comentados, prejudicando o exercício da atividade

reconhecidamente privada, ou seja, a atividade de praticagem não se confunde com permissão ou concessão pública.

Além disso, ressalta-se que a emenda substitutiva global apresentada a esta Comissão pelo Deputado Mauro Lopes (EMC 1/2016 CVT) fere o princípio da isonomia constitucional, pois não trata do preço final do frete marítimo de forma adequada, uma vez que ele se compõe de vários insumos, tais como: rebocagem, atracagem, desatracagem, agenciamento, aluguel, entre outros, e que não estão sendo contemplados na emenda. Portanto, a alteração proposta não será recepcionada, uma vez que não prevê o tabelamento de todos os insumos e serviços que ao final compõem o preço do frete marítimo.

Ante o exposto, voto pela integral aprovação do Projeto de Lei nº2.149, de 2015, e da Emenda proposta pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (EMC-A 1 CTASP), e pela rejeição do Projeto de Lei nº2.591, de 2015, apensado, e da Emenda (EMC 1/2016 CVT) de autoria do Deputado Mauro Lopes apresentada nesta Comissão.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Relator