



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE – CVT

PROJETO DE LEI N.º 2.149, DE 2015

Modifica a Lei n.º 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 Bruno Araújo

I – RELATÓRIO

Vem a esta Comissão de Viação e Transporte o Projeto de Lei em epígrafe, de autoria do Deputado Raimundo Gomes de Matos, alterando dispositivos da Lei n.º 9.537, de 1997, que "dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências", relacionados ao serviço de Praticagem e a outras matérias.

Apensado à proposição principal encontra-se o Projeto de Lei n.º 2.591, de 2015, que trata de matéria análoga.

Despachado às Comissões de Trabalho, de Administração e Serviço Público – CTASP; de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviço – CDEICS); de Viação e Transportes – CVT e de Constituição e Justiça e de Cidadania –

CCJC, com fundamento no art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, sob regime de apreciação conclusiva pelas Comissões e regime de tramitação ordinária, o Projeto de Lei n.º 2.149, de 2015 recebeu pareceres da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público – CTASP, pela sua aprovação com emenda, e pela rejeição do apenso; e da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviço – CDEICS, pela aprovação deste e da Emenda adotada pela CTASP, assim como pela rejeição do apensado Projeto de Lei n.º 2.591, de 2015.

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

Passa-se, portanto, à análise do teor do Projeto de Lei principal, de seu apensado, das alterações sugeridas pelas Comissões que antecederam a CVT na apreciação da matéria e da emenda apresentada nesta Comissão.

II – VOTO DO RELATOR

Conforme já antecipado, o Projeto de Lei n.º 2.149, de 2015 tem por objetivo alterar dispositivos da Lei n.º 9.357, de 11 de dezembro de 1997, a Lei de Segurança do Transporte Aquaviário – LESTA, que fixa as diretrizes de segurança da navegação em águas sob jurisdição brasileira.

O serviço de Praticagem diz respeito, em síntese, à atividade de manobra e navegação de embarcações realizadas por profissionais (práticos). Aludidos profissionais fornecem auxílio e

assessoria aos comandantes das embarcações em águas restritas (trechos da costa, baía, portos, estuários, lagos, rios, terminais e canais onde haja tráfego de embarcações), denominadas de zonas de praticagem. Tais zonas de praticagem possuem especificidades que dificultam a movimentação livre e segura das embarcações. Nesse cenário, o prático atua como facilitador da navegação e auxiliar na segurança da navegação no perímetro de tais zonas e assessoram os comandantes das embarcações na administração de riscos que possam decorrer de fenômenos locais, como correntes marítimas, ventos, variações de marés, pontos de acostagem e morfologia de leitos, entre outros¹.

A proposição contempla as seguintes propostas de alteração da LESTA:

- Passa-se a permitir que comandantes de navios de bandeira brasileira devidamente autorizados pela Autoridade Marítima, exercida pelo Comandante da Marinha do Brasil, conduzam a embarcação em zona de praticagem sem a assessoria de prático, dispensando, dessa forma, o serviço dos práticos em situações específicas (alteração da redação do § 4.º do art. 13 da Lei 9.537/97);
- Declara-se que a praticagem é uma atividade de natureza privada, de modo que os preços dos serviços devem ser fixados livremente mediante negociação entre os tomadores e os prestadores do serviço (§ 5º acrescido ao art. 13 da Lei 9.537/97);
- Estabelece-se que a fixação de preço da praticagem pela Autoridade Marítima passará a ser admitida apenas 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, § 2.º);
- Prevê-se que a autoridade marítima estabelecerá escala de rodízio única com todos os práticos em atividade na respectiva zona de

¹ BRASIL. Secretaria de Portos da Presidência da República. Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem. **Proposta de metodologia de Regulação de Preços do Serviço de Praticagem**. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/gestao/praticagem/comissao-nacional-para-assuntos-de-praticagem-2013-cnap/arquivos-consulta-publica-praticagem-encerrada-em-28-de-maio-de-2013/proposta-de-metodologia.pdf>. Acesso em 07.12.2018.

praticagem (art. 14, §3º), e determinará o número de práticos necessários em cada uma das zonas de praticagem (§ 4.º acrescido ao art. 14 da Lei), levando em conta, para tanto, a intensidade do serviço nos doze meses anteriores e a previsão de movimento na respectiva zona (§ 5.º acrescido ao art.14 da Lei);

- Passa-se a permitir, diante de reiterado inadimplemento do tomador de serviço de praticagem, que a prestação do serviço seja condicionada ao pagamento prévio por parte daquele (parágrafo único acrescido ao art. 15 da Lei);

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

- Suprime-se a exigência de prévio depósito do valor da multa para interposição de recurso administrativo (art. 3.º do Projeto de Lei).

Observa-se que, em linhas gerais, a proposição confere maior segurança jurídica ao exercício da praticagem, prestigiando de forma mais enfática os princípios constitucionais da livre iniciativa e da liberdade de exercício de profissão.

No que diz respeito à alteração promovida na redação do § 4.º do art. 13 da LESTA, nota-se que ela visa afastar o entendimento de que a autoridade marítima poderia considerar comandantes como sendo práticos, em determinadas situações, o que se afigura inconstitucional, considerada a especificidade da profissão exercida pelos práticos.

Além disso, a proposta no sentido 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 apenas positivando esse costume.

No mesmo sentido, a proposta de que a Autoridade Marítima fixe o número de práticos em cada zona de praticagem (nova redação dada ao § 4.º do art. 14 da LESTA) atende a uma necessidade de atualização desse contingente, fazendo com que se passe a considerar as mudanças locais de tráfego e a intensidade da prestação do serviço (critérios apontados no § 5.º do mesmo dispositivo), que pode acabar inviabilizado tanto pelo excesso como pela falta de prestadores do serviço.

Faz sentido, ainda nessa toada, 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 da 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.

Relativamente à revogação do § 2.º do art. 24, da LESTA, que exige prévio depósito para os recursos de multas, essa é uma revogação que observa o enunciado constante na Súmula Vinculante n.º 21 do Supremo Tribunal Federal, que considera “inconstitucional a exigência de depósito ou arrolamento prévios de dinheiro ou bens para a admissibilidade de recurso administrativo”.

A respeito da emenda proposta pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (EMC-A 1 CTASP), que incluiu § 6.º ao art. 14 da Lei 9.537/97 com vistas a definir que os valores praticados para navios de cruzeiro, marítimos ou fluviais deverão ser inferiores aos valores praticados no transporte de cargas, considero que essa é uma antiga e legítima demanda do setor de turismo, razão pela qual entendemos ser adequada e oportuna sua incorporação ao texto.

Passa-se, neste ponto, ao exame do apensado, o Projeto de Lei nº 2.591, de 2015, rejeitado pelas Comissões antecedentes.

Com efeito, o PL 2.591, de 2015, busca promover as seguintes alterações na legislação:

- 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);
- dá competência à ANTAQ para regular o valor máximo da praticagem (art. 6º).

Aludido Projeto de Lei, a olhos vistos, segue por caminho oposto ao palmilhado pela proposição principal, trazendo insegurança e burocratizando desnecessariamente a atividade de praticagem.

Deve-se registrar, demais disso, que a emenda substitutiva global apresentada a esta Comissão pelo Deputado Mauro Lopes (EMC 1/2016 CVT) fere o princípio da constitucional da igualdade ao não dispor do preço final do frete marítimo de maneira 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.

A alteração proposta não merece ser, a meu ver, 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 nº 2.149, 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 nº 2.591, de 2015, apensado, e da Emenda (EMC 1/2016 CVT) de autoria do Deputado Mauro Lopes, apresentada nesta Comissão.

Sala da Comissão, em de dezembro de 2018.

Deputado **BRUNO ARAÚJO**
Relator