

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA COMÉRCIO E SERVIÇOS (CDEICS)

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 Augusto Coutinho

I - RELATÓRIO

Trata-se de Projeto de Lei, de autoria do Deputado Raimundo Gomes de Matos (PSDB-CE), apresentado em 30/06/2015, 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", relativamente ao serviço de Praticagem e outras matérias.

Ao Projeto de Lei 2.149, de 2015, foi apensado o PL 2.591, de 2015, tratando-se de matéria similar.

Despachado inicialmente às Comissões de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP); Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio (CDEIC); Viação e Transportes e 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 parecer da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP), pela aprovação deste, com emenda, e pela rejeição do PL 2.591/2015, apensado.

Passa-se, então, a apreciar o teor do Projeto de Lei, de seu apensado e das alterações sugeridas pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP).

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei 2.149 de 2015 não agride a boa técnica legislativa, a juridicidade e constitucionalidade. Avanço, então, sobre o seu mérito.

O presente Projeto de Lei visa alterar alguns dispositivos da Lei 9.357 de 1997, conhecida como LESTA (Lei de Segurança do Transporte Aquaviário), a qual regulamenta as diretrizes relacionadas à segurança da navegação em águas sob jurisdição nacional.

As alterações dizem respeito à atividade de praticagem de navios e a influência da Autoridade Marítima, exercida pelo Comandante da Marinha, sobre essa atividade. Os práticos prestam serviço de assessoramento a comandantes de navios para fins de atracação e desatracação de embarcações em zonas aduaneiras e portuárias, caracterizando-se como atividade relacionada à segurança da navegação.

Percebe-se que a alteração legislativa proposta não contradiz a finalidade da atual redação da Lei 9.357/97. Porquanto faz alterações singelas de forma a trazer segurança jurídica aos termos nela esposados.

A exemplo da alteração que diz respeito à dispensa do práctico por ato da autoridade marítima (art. 13, §4º), tal proposta coaduna-se com a atual redação da lei vigente em que o ato da Autoridade Marítima considera como práctico determinado comandante de navio. Ou seja, a proposta é deixar evidente que se trata de uma dispensa do serviço de práctico e não a consideração de certo comandante como práctico, que verdadeiramente não o

é. Portanto, os efeitos dessa norma permanecem os mesmos da Lei em vigência.

Na mesma linha, a determinação de que a praticagem é serviço privado e que o preço é objeto de negociação entre tomadores de serviço e seus prestadores (§5º do art. 13) vai ao encontro da finalidade da Lei 9.537/97 e com a prática do transporte aquaviário no mundo inteiro. O que não afasta a excepcional intervenção da Autoridade Marítima para fixar preços nos casos de risco de interrupção do serviço ou falta de acordo entre as partes (§§1º e 2º do art. 14).

Por seu turno, o projeto propõe que a Autoridade Marítima fixe escala de rodízio com todos os práticos em atividade em cada Zona de Praticagem cumprindo o que é o costume já realizado nas zonas portuárias brasileiras, onde os práticos se revezam na realização do serviço de modo a beneficiar todos os prestadores do serviço de forma idêntica.

Além disso, a proposta determina que a Autoridade Marítima fixe anualmente o número de práticos necessários em cada zona de praticagem (art. 14, §4º) de forma a atender as necessidades locais de tráfego pelos critérios que indica no §5º. Essa alteração guarda sentido porquanto o excesso de práticos pode inviabilizar a organização do serviço e comprometer a qualidade do atendimento de praticagem.

Ainda em relação ao preço do serviço de praticagem, emenda proposta pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público inseriu o parágrafo 6º ao art. 14 da Lei 9.537/97 para definir que os valores praticados para navios de cruzeiro, marítimos ou fluviais deverão ser inferiores aos valores praticados no transporte de cargas. Quanto a isso, não há objeções, tendo em vista ser uma requisição antiga do setor de turismo e que não encontra óbices do próprio setor de praticagem, sendo de comum acordo a limitação nesse sentido.

Por fim, tem sentido a inserção do parágrafo único ao art. 15 da Lei 9.537/97 para 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. Pois o *caput* desse artigo determina que o prático não pode recusar-se a prestar serviço de praticagem e essa condicional trazida pelo parágrafo único visa dar maior segurança aos

prestadores do serviço, que poderão requerer essa solução por pedido fundamentado destinado à Autoridade Marítima.

Em relação à revogação do §2º, do art. 24, da Lei 9.537/97, o próprio Supremo Tribunal Federal, por meio da Súmula Vinculante nº 21, já se pronunciou pela inconstitucionalidade da exigência de depósito prévio para fins de interposição de recurso administrativo, consequentemente não faz sentido que a exigência de prévio depósito continue a vigorar para os casos de recurso na aplicação de multas pela Autoridade Marítima.

Passa-se, então, ao exame do apensado, Projeto de Lei nº 2.591, de 2015.

Conquanto se reconheça a boa intenção do Projeto de Lei nº 2.591/15, a pretensão de atribuir à Agência Nacional de Transportes Aquaviários competência para regular valor máximo aplicados nas negociações de praticagem vai de encontro à natureza do serviço, não garante a redução do preço do serviço e não leva em consideração a dificuldade em cada tipo específico de manobra, além do grau de responsabilidade aplicado pelas seguradoras nesse setor. Além disso, a proposta permite a condução de navios estrangeiros por comandantes de navios habilitados pela Autoridade Marítima em zonas de praticagem, sendo considerados como práticos, o que se evidencia temerário e pode aumentar o número de acidentes, tornando-se contrário ao interesse público.

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 rejeição do Projeto de Lei nº 2.591, de 2015, apensado.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado AUGUSTO COUTINHO
Relator