



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.636-A, DE 2007 **(Do Sr. Lúcio Vale)**

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; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela aprovação deste e da Emenda 2 ao Substitutivo, com substitutivo, e pela rejeição da Emenda 1 com Substitutivo (relator: DEP. VICENTINHO ALVES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio:

- 1º parecer do relator
- 1º substitutivo oferecido pelo relator
- emendas apresentadas ao substitutivo (2)
- 2º parecer do relator
- 2º substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica o art. 13 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que “dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências”, com o intuito de estabelecer nova forma de organização para prestação do serviço de praticagem.

Art. 2º O art. 13 da Lei nº 9.537, de 1997, passa a vigorar com as seguintes modificações:

“Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações de praticagem, associados a empresas de praticagem ou contratados por empresas de navegação.

.....
§ 5º É facultada a existência de mais de uma empresa de praticagem atuando nas zonas de praticagem determinadas pela autoridade marítima (NR).”

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

As duas modificações que se deseja fazer no art. 13 da Lei nº 9.537, de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário – LESTA, são, em verdade, uma adaptação da norma às novas feições do serviço de praticagem, por ela mesma incitadas. Desejava-se, à época, estimular a produtividade e a competitividade na praticagem, aumentando a oferta e a qualidade dos serviços colocados à disposição das empresas de navegação.

Atentos ao ambiente empresarial que tomava conta dos portos, muitos práticos que antes estavam organizados em cooperativas decidiram instituir empresas de sociedade civil, imprimindo ao serviço de praticagem características que o aproximaram dos negócios livremente contratados no meio portuário. Sob essa nova estrutura, a relação dos práticos com as empresas de navegação, pode-se dizer, tornou-se mais profissional e consentânea com uma economia de mercado. Faz-se necessário, portanto, fixar na lei essa nova possibilidade de organização dos práticos, já instituída no dia-a-dia.

Outro aspecto que deve ser contemplado na lei é o direito à provisão de serviços por mais de uma empresa, em cada uma das zonas de praticagem delimitadas pela autoridade marítima. Muito embora não se encontrem na LESTA elementos que embasem a defesa do monopólio de determinada empresa ou cooperativa em uma zona de praticagem, é de todo conveniente que fique bastante clara a possibilidade de haver concorrência pelo fornecimento do serviço, conforme previsto no § 5º que se pretende incluir na lei.

Tendo em vista que as modificações sugeridas já fazem parte do cenário portuário nacional e, ademais, contribuem para o aperfeiçoamento das condições de prestação do serviço de praticagem e para o aumento da oferta disponível às empresas de navegação, estamos certos de contar com o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em 17 de julho de 2007.

Deputado LÚCIO VALE

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

**CAPÍTULO III
DO SERVIÇO DE PRATICAGEM**

.....

Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.

§ 1º A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, sendo concedida especificamente para cada zona de praticagem, após a aprovação em exame e estágio de qualificação.

§ 2º A manutenção da habilitação do prático depende do cumprimento da frequência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima.

§ 3º É assegurado a todo prático, na forma prevista no caput deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem.

§ 4º A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas.

Parágrafo único. Para assegurar o disposto no caput deste artigo, a autoridade marítima poderá:

- I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem;
- II - fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem;
- III - requisitar o serviço de práticos.

.....
.....
COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

1º PARECER DO RELATOR

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.636, de 2007, de autoria do nobre parlamentar Senhor Lúcio Vale, pretende, em seu art. 1º, alterar o art. 13 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. O objetivo é alterar a forma de organização do serviço de praticagem.

Seu art. 2º dispõe que “o serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações de praticagem, associados a empresas de praticagem ou contratados por empresas de navegação”. Também no art. 2º, há proposta de inclusão, no mesmo diploma legal, de um § 5º, do seguinte teor: “é facultada a existência de mais de uma empresa de praticagem atuando nas zonas de praticagem determinadas pela autoridade marítima (NR)”.

Se aprovada, a nova lei entrará em vigor noventa dias após sua publicação no Diário Oficial.

Distribuída às Comissões de Viação e Transportes e de Constituição, Justiça e de Cidadania, a proposição tramita em regime conclusivo. No prazo regimental, não recebeu emendas. Em razão de requerimento apresentado pelo Deputado Luiz Carlos Hauly, porém, a distribuição inicial foi alterada, de forma a incluir, primeiramente, a Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, cujo presidente designou-me relator.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Atualmente, os práticos já se encontram organizados de forma diversa daquela vigente em 1997, quando foi promulgada a Lei nº 9.537, que regulou o serviço de praticagem no Brasil. Antes organizados em cooperativas, hoje o que existe são empresas organizadas como sociedade civil, o que imprime ao serviço de praticagem características que o aproximam dos negócios livremente contratados no meio portuário. Sob essa nova estrutura, a relação dos práticos com as empresas de navegação tornou-se mais profissional e consentânea com uma economia de mercado.

É oportuno também que o direito à provisão de serviços por mais de uma empresa em cada Zona de Praticagem delimitada pela autoridade marítima fique bem claro, possibilitando a concorrência pelo fornecimento do serviço, conforme previsto no § 5º que se pretende incluir na Lei.

Assim, as modificações sugeridas, na realidade, já fazem parte do cenário portuário brasileiro. Elas contribuem para o aperfeiçoamento das condições de prestação do serviço de praticagem e para o aumento da sua oferta às empresas de navegação.

Não obstante sermos, pois, favoráveis à proposição, entendemos que a mesma pode ser ainda melhor, razão pela qual submetemos aos nobres Pares um substitutivo, com dois propósitos. Primeiro, explicitar que, havendo mais de uma empresa prestadora dos serviços de praticagem, sejam respeitadas as normas expedidas pelas autoridades marítimas, no exercício da competência prevista nesta lei.

Segundo, esclarecer o conteúdo do serviço de praticagem e a livre negociação de seu preço pelas partes interessadas, em conjunto ou para cada

elemento separadamente, com ou sem a intermediação da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, que deverá levar em conta os apoios disponibilizados pelos portos para o exercício da atividade.

Entendemos que, com a nova redação da proposição, as intenções do autor se tornam ainda mais claras. É nossa convicção, também, que os interesses das partes envolvidas serão mais bem contemplados com a aprovação deste projeto de lei, com a nova redação.

Assim, **VOTAMOS PELA APROVAÇÃO DO PROJETO DE LEI Nº 1.636, DE 2007, NA FORMA DO SUBSTITUTIVO QUE APRESENTAMOS.**

Sala da Comissão, em 5 de agosto de 2008.

Deputado VICENTINHO ALVES
Relator

1º SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.636, DE 2007

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º Esta Lei modifica os arts. 6º e 13 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que “dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências”, com o intuito de estabelecer nova forma de organização para a prestação do serviço de praticagem.

Art. 2º O art. 6º da Lei nº 9.537, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º

I -

II – a remuneração do serviço de praticagem abrange o conjunto dos elementos apresentados no inciso I, devendo o preço ser negociado entre as partes interessadas, seja pelo conjunto ou para cada um dos elementos separadamente, com ou sem a mediação da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, a qual levará em consideração os apoios disponibilizados pelos portos para o exercício da atividade.” (NR)

Art. 3º o Art. 13 da Lei nº 9.537, de 1997, passa a vigorar

com a seguinte redação:

“Art. 13 O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou empresas de praticagem.

.....

§ 5º É facultada a existência de mais de uma empresa de praticagem atuando nas zonas de praticagem, desde que respeitadas as normas expedidas pela autoridade marítima, no exercício da competência prevista nesta Lei.” (NR)

Art. 4º Esta Lei entrará em vigor noventa dias após a sua publicação.

Sala da Comissão, em 5 de agosto de de 2008.

Deputado VICENTINHO ALVES

EMENDA AO SUBSTITUTIVO Nº 1

Dê-se ao art. 3º do substitutivo apresentado pelo deputado Vicentinho Alves (PR/TO) na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, e Comércio, ao projeto de Lei n.º 1636, de 2007, a seguinte redação:

“Art. 3º o Art. 13 da Lei n.º 9.537, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações de praticagem ou em empresas de praticagem, ou contratados ou empregados por empresas de navegação, empresas operadoras de terminais portuários ou administrações portuárias.

(...)

§ 5º É facultada a existência de mais de uma empresa ou associação de praticagem atuando nas zonas de praticagem determinadas pela autoridade marítima.”

JUSTIFICATIVA

Os serviços de praticagem, em muitos casos, são essenciais à segurança da navegação e à manutenção das vias de acesso aos portos em boas condições de

tráfego aquaviário. Isso exige o concurso de profissionais de praticagem com pleno e atualizado conhecimento das condições da navegação dos canais de acesso e das bacias de evolução, áreas de fundeio e atracação.

Dessa forma, é indispensável assegurar a oferta de serviços de praticagem em bases concorrenciais de mercado, evitando-se a existência de monopólios nesses serviços.

Nesse sentido, em complemento à oportuna intenção do autor do projeto, a emenda visa permitir aos usuários habituais – companhias de navegação, operadores de terminais ou administrações portuárias - a possibilidade de contratar, em bases permanentes, profissionais legalmente habilitados capazes de efetuar os serviços de praticagem em pleno atendimento aos padrões de segurança requeridos pela Autoridade Marítima.

Ressalte-se que essa possibilidade constitui fator importante para redução dos custos portuários e, conseqüentemente, aumento da competitividade dos produtos exportados e diminuição dos custos das mercadorias importadas. Exemplo disso são os portos de nações com comércio exterior pujante, como a Holanda, onde essa prática é adotada.

Sala da Comissão, em 13 de agosto de 2008

Deputado Guilherme Campos

EMENDA AO SUBSTITUTIVO Nº 2

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se o artigo 2º do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 1.636/2007.

JUSTIFICATIVA.

O art. 2º do Substitutivo pretende modificar o art. 6º da Lei nº 9.537/1997 (LESTA). Ocorre, entretanto, que o art. 6º transcrito na proposta refere-se ao Decreto nº 2.596/1998 que regulamenta a LESTA (RLESTA).

O art. 6º da LESTA, por sua vez, estabelece a possibilidade de delegação de competência para a fiscalização do tráfego de embarcações, nos casos que especifica, ou seja, não guarda relação temática com a sistemática da remuneração do serviço de praticagem que se pretende alterar. O art. 2º do Substitutivo, nestes termos, contém um erro de técnica legislativa.

À margem desta incorreção, pretende o PL aventar a possibilidade de que a Secretaria Especial de Portos (SEP) atue como órgão mediador da negociação entre as partes interessadas quanto ao preço da remuneração do serviço de praticagem.

Destarte, essa alteração não merece prosperar, inicialmente, porque o órgão mediador deve ser imparcial quanto aos interesses envolvidos na mediação. Pela redação apresentada, a SEP levaria em consideração “os apoios disponibilizados pelos portos para o exercício da atividade”, ou seja, o preço do serviço seria variável na medida em que a infra-estrutura portuária fosse mais, ou menos, eficiente e disponível. Todavia, o serviço de praticagem não pode ser mais, ou menos, eficiente e disponível de acordo com cada porto do País. Deve-se buscar, pelo contrário, um serviço eficiente e permanentemente disponível, conforme previsto no art. 14 da própria LESTA, pois o interesse envolvido nesse serviço deve ser, única e exclusivamente, a segurança da navegação.

Além do mais, a competência para fixar o preço do serviço, conforme previsto no art. 14, parágrafo único, inciso II, da LESTA, é da Autoridade Marítima (MB) e não da SEP. Cumpre esclarecer que a missão da SEP, consoante o art. 24-A, da Lei nº 10.683/2003, consiste na “formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários marítimos”. Esses dispositivos tornam clara a intenção do legislador em buscar a eficiência do transporte aquaviário, e não do tráfego aquaviário, este de competência da MB, conforme previsto no art.17, inciso II, da Lei Complementar nº 97/1999. Ressalte-se que o prático, consoante a sua natureza jurídica, é um aquaviário, tutelado pelas normas do tráfego aquaviário, e não pelas normas portuárias.

No mesmo rumo, os serviços de praticagem não existem como um serviço portuário, mas como um serviço essencial à segurança da navegação e a sua prestação se dá na conformidade das regras contidas na LESTA e regulamentadas pela MB, por intermédio da Norma da Autoridade Marítima nº 12 (NORMAM 12).

Aliado a esses fatos, temos a disciplina prevista no parágrafo terceiro do art. 24-A, da Lei nº 10.683/2003 que determina à SEP que, no exercício de suas competências, observe as prerrogativas específicas do Comando da Marinha.

Por fim, saliente-se que a Autoridade Marítima deverá intervir na fixação do preço do serviço de praticagem somente na falta de consenso entre as partes envolvidas, conforme previsto no art. 6º, incisos II e III da RLESTA, com a finalidade de garantir a continuidade do serviço. Esse dispositivo confirma, também, os princípios da atividade econômica, adotados pela Constituição da República de 1988, no que tange à prevalência do regime de livre iniciativa e da intervenção mínima do Estado nessa seara.

Desta forma, sugere-se suprimir, no art. 2º do Substitutivo, a “*proposta de alteração ao art. 6º da Lei nº 9.537/1997*”, que, na verdade, refere-se ao Decreto nº 2.596/1998, haja vista o erro de técnica legislativa, bem como os argumentos acima colacionados.

Sala da Comissão, em 20 de agosto de 2008

Deputado Moreira Mendes

2º PARECER DO RELATOR

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.636 de 2007, de autoria do nobre parlamentar Senhor Lúcio Vale, pretende, em seu art. 1º, alterar o art. 13 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. O objetivo é alterar a forma de organização do serviço de praticagem.

Seu art. 2º dispõe que “o serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações de praticagem, associados a empresas de praticagem ou contratados por empresas de navegação”. Também no art. 2º, há proposta de inclusão, no mesmo diploma legal, de um § 5º, do seguinte teor: “é facultada a existência de mais de uma empresa de praticagem atuando nas zonas de praticagem determinadas pela autoridade marítima (NR)”.

Se aprovada, a nova lei entrará em vigor noventa dias após sua publicação no Diário Oficial.

Distribuída às Comissões de Viação e Transportes e de Constituição, Justiça e de Cidadania, a proposição tramita em regime conclusivo.

No prazo regimental, não recebeu emendas. Em razão de requerimento apresentado pelo Deputado Luiz Carlos Hauly, porém, a distribuição inicial foi alterada, de forma a incluir, primeiramente, a Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, cujo presidente designou-me relator.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Atualmente, os práticos já se encontram organizados de forma diversa daquela vigente em 1997, quando foi promulgada a Lei nº 9.537, em 11 de dezembro de 1997, que regulou o serviço de praticagem no Brasil. Antes organizados em cooperativas, hoje o que existe são empresas organizadas como sociedade civil, o que imprime ao serviço de praticagem características que o aproximam dos negócios livremente contratados no meio portuário.

Sob essa nova estrutura, a relação dos práticos com as empresas de navegação tornou-se mais profissional e consentânea com uma economia de mercado.

Assim, as modificações sugeridas, na realidade, já fazem parte do cenário portuário brasileiro. Elas contribuem para o aperfeiçoamento das condições de prestação do serviço de praticagem e para o aumento da sua oferta às empresas de navegação.

Não obstante sermos, pois, favoráveis à proposição, entendemos que a mesma pode ser ainda melhor, razão pela qual submetemos aos nobres Pares um substitutivo, com dois propósitos.

Primeiro, explicitar que, havendo mais de uma empresa prestadora dos serviços de praticagem, sejam respeitadas as normas expedidas pelas autoridades marítimas, no exercício da competência prevista nesta lei.

Segundo, esclarecer que a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP), tem como atribuição formular políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários marítimos, de acordo com a Lei 10.683, de 28 de maio de 2003. Assim, é importante ressaltar que o prático, consoante a sua natureza jurídica, é um aquaviário tutelado pelas normas do trafego aquaviário, de competência da Marinha do Brasil, conforme previsto no Art. 17, inciso II, da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999.

Entendemos que, com a nova redação da proposição, as intenções do autor se tornam ainda mais claras. É nossa convicção, também, que os interesses das partes envolvidas serão mais bem contemplados com a aprovação deste projeto de lei, com a nova redação.

Tendo em vista o exposto, somos pela **APROVAÇÃO DO PROJETO DE LEI Nº 1.636, DE 2007**, na forma do substitutivo em anexo, pela rejeição da emenda nº 1, e aprovação da emenda nº 2, apresentada ao substitutivo.

Sala da Comissão, em 9 de setembro de 2008.

Deputado **VICENTINHO ALVES**
Relator

2º SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.636, DE 2007

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º Esta Lei modifica os arts. 6º e 13 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que “dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências”, com o intuito de estabelecer nova forma de organização para a prestação do serviço de praticagem.

Art. 2º o Art. 13 da Lei nº 9.537, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 13 O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente organizados em associações ou empresas de praticagem.

.....
§ 5º É facultada a existência de mais de uma empresa de praticagem atuando nas zonas de praticagem, desde que respeitadas as normas expedidas pela autoridade marítima, no exercício da competência prevista nesta Lei.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entrará em vigor noventa dias após a sua publicação.

Sala da Comissão, em 9 de setembro de 2008.

Deputado **VICENTINHO ALVES**

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 1.636/2007 e a Emenda 2 ao Substitutivo, e rejeitou a Emenda 1 ao Substitutivo, na forma do Substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Vicentinho Alves.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Jilmar Tatto - Presidente, João Maia, Renato Molling e José Guimarães - Vice-Presidentes, Bernardo Ariston, Dr. Ubiali, Edson Ezequiel, Fernando de Fabinho, Fernando Lopes, Jurandil Juarez, Laurez Moreira, Lúcio Vale, Miguel Corrêa, Osório Adriano, Sérgio Moraes, Felipe Bornier, Guilherme Campos e Vicentinho Alves.

Sala da Comissão, em 29 de outubro de 2008.

Deputado **JILMAR TATTO**

Presidente

FIM DO DOCUMENTO