

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.149-B, DE 2015

(Do Sr. Raimundo Gomes de Matos)

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; tendo parecer: da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, pela aprovação deste, com emenda, e pela rejeição do de nº 2591/15, apensado (relator: DEP. BENJAMIN MARANHÃO); e da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, pela aprovação deste, e da Emenda da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, e pela rejeição do Projeto de Lei nº 2591/15, apensado (relator: DEP. LUCAS VERGILIO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;

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 - Projeto apensado: 2591/15

III - Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público:

- Parecer do relator
- Complementação de voto
- Emenda oferecida pelo relator
- Parecer da Comissão
- Emenda adotada pela Comissão

IV - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. A 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”, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13.....

§4º A Autoridade Marítima poderá 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, sem a assessoria de prático.

§5º A atividade de Praticagem tem natureza essencialmente privada, devendo os preços praticados ser objeto de livre negociação com os tomadores de serviços.”
(NR)

“Art. 14.....

§1º A fixação de preços pela Autoridade Marítima somente ocorrerá de forma excepcional e temporária, quando não houver acordo entre as partes e risco de interrupção do serviço, visando à prestação contínua do serviço de praticagem.

§2º Para a fixação excepcional de preços, a Autoridade Marítima utilizará como parâmetro, preferencialmente, os preços costumeiramente praticados em cada Zona de Praticagem, levando-se em consideração, ainda, acordos vigentes, e o tempo e a qualidade do serviço.

§3º Para possibilitar a manutenção da habilitação dos práticos e permitir o cumprimento da frequência mínima de manobras, em cada Zona de Praticagem, a Autoridade Marítima estabelecerá uma escala de rodízio única com todos os práticos em atividade naquela Zona de Praticagem.

§4º Anualmente, a Autoridade Marítima fixará o número de práticos necessários em cada Zona de Praticagem, de forma a atender às necessidades do tráfego marítimo, fluvial e lacustre.

§5º A fixação do número de práticos, mencionada no parágrafo anterior, deverá considerar:

I - o número e a duração média das manobras em que foram utilizados serviços de praticagem nos doze meses anteriores à fixação;

II - as alterações significativas previstas para o movimento da Zona de Praticagem; e

III - a necessidade de propiciar que os práticos de cada Zona de Praticagem executem manobras sem sobrecarga permanente de trabalho e de garantir uma frequência mínima de manobras, assegurando a manutenção da qualificação dos práticos.” (NR)

“Art. 15.....

Parágrafo único. Poderá a Autoridade Marítima, mediante requerimento prévio e fundamentado, permitir que, em caso de reiterado inadimplemento do tomador de serviço, a prestação do serviço seja condicionada ao prévio pagamento dos serviços.” (NR)

“Art. 39. A Autoridade Marítima é exercida pelo Comandante da Marinha.” (NR)

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Art. 3º. Fica revogado o § 2º do art. 24 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

JUSTIFICAÇÃO

As modificações propostas para alteração da Lei nº 9.537, de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário – LESTA, visam dar conformação legal à atividade de praticagem, regulando o exercício da profissão e estabelecendo parâmetros legais para a interferência do Poder Público nessa atividade econômica.

O serviço de praticagem, conforme definido no art. 12 da Lei nº 9.537, de 1997, “consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação”. Trata-se de profissão exercida em caráter

privado, sendo seu exercício dependente de prévia habilitação por parte do Poder Público.

A atividade de praticagem é essencial para garantir maior segurança à navegação, em especial na atracação e desatracação de embarcações nacionais e estrangeiras, pois os práticos são profissionais que detêm conhecimentos técnicos de navegação e da geografia local.

Considerando a habitualidade de alguns comandantes em manobras de atracação e de desatracação em uma mesma Zona de Praticagem, propõe-se que a Autoridade Marítima, no caso concreto, visando a otimização e eficiência portuária para embarcações nacionais, possa habilitar, mediante criteriosa análise, comandantes de navios brasileiros a manobrar ***sem a assessoria de práctico no interior de Zona de Praticagem específica ou em parte dela.***

Embora se trate de serviço prestado em caráter privado, sem ser remunerado pelo Poder Público, o interesse público exige regulação apta a garantir sua prestação contínua e ininterrupta.

O art. 14 da LESTA, em sua redação original, confere à autoridade marítima a função de garantir a prestação contínua do serviço de praticagem, outorgando-lhe competência para estabelecer o número de práticos em cada zona de praticagem, requisitar serviço de práctico e fixar preço.

No que diz respeito ao estabelecimento do número de práticos de cada zona de praticagem, o presente projeto pretende definir parâmetros a serem observados pela Autoridade Marítima. Considerando que o número de profissionais deve possibilitar a execução das manobras sem sobrecarga permanente de trabalho e, por outro lado, a frequência de prestação de serviços deve assegurar a manutenção da qualificação dos práticos, o estabelecimento daqueles parâmetros seguiu linhas dos usos e costumes nacionais.

No que tange à fixação de preço de praticagem, embora a LESTA deixe claro o caráter excepcional de intervenção estatal para garantir a continuidade do serviço, não define os parâmetros a serem utilizados, comprometendo a segurança jurídica.

Como se trata de limitação ao exercício de atividade profissional, a qual somente pode ocorrer por lei em sentido estrito, surge a necessidade de regular a forma como a autoridade marítima poderia intervir.

A inclusão do §5º ao art. 13, portanto, tem como finalidade deixar claro que a atividade de praticagem, que tem especial papel em garantir a segurança da navegação, é exercida em caráter privado, sendo os respectivos preços objeto de livre negociação com os tomadores de serviços.

Embora muito se comente sobre a remuneração atualmente recebida pelos práticos, seria absolutamente inadequado um tabelamento de preços, como já se pretendeu fazer por meio infralegal, pois deve prevalecer o princípio constitucional da livre iniciativa e liberdade no exercício profissional.

Nesse sentido, propõe-se a inclusão dos §§ 1º e 2º ao artigo 14 para, protegendo tanto os prestadores como os tomadores do serviço de abuso do poder econômico, permitir que a autoridade marítima arbitre, de forma temporária e excepcional, o valor do serviço de praticagem, quando não haja acordo entre as partes e exista risco de interrupção do serviço, estabelecendo que se utilize como parâmetro ***os preços costumeiramente praticados em cada Zona de Praticagem, levando-se em consideração os acordos vigentes, o tempo e a qualidade do serviço.***

No mesmo sentido, referida inclusão visa esclarecer não ser atribuição típica da autoridade marítima intervir na relação privada entre tomador e prestador de serviços, tampouco promover regulação econômica do serviço de praticagem, que somente deve ocorrer de forma excepcional visando à salvaguarda do interesse público. Sua atuação típica corresponde à regulação técnica e fiscalização do serviço visando à segurança da navegação.

Propõe-se a inclusão de parágrafo, no art. 15, para permitir que a autoridade marítima, após provocação fundamentada, em caso de reiterado inadimplemento do tomador de serviço, permita que os práticos ou sociedades de práticos disponham de condicionamento da prestação dos serviços à prévia efetivação de pagamento do preço. Afinal, não raros são os relatos de empresas, nacionais ou estrangeiras, que deixam de adimplir seus compromissos financeiros, aproveitando da dificuldade em sua responsabilização administrativa ou judicial.

Intenciona-se, ainda, com a presente proposta de lei, a revogação do §2º do art. 24 da LESTA, que condiciona a admissibilidade de recurso administrativo ao prévio depósito do valor da multa. Tal exigência, consoante a Súmula Vinculante nº 21 do Supremo Tribunal Federal, revela-se inconstitucional, por representar cerceamento ao direito de defesa e duplo grau de jurisdição.

Altera-se, por fim, o art. 39 da LESTA com a finalidade de indicar que a autoridade marítima é exercida pelo Comandante da Marinha.

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, conta-se com o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em 30 de junho de 2015.

Deputado **RAIMUNDO GOMES DE MATOS**

<p style="text-align: center;">LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL Seção de Legislação Citada - SELEC</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. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

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 manobra 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.

Art. 15. O prático não pode recuar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento deste.

CAPÍTULO IV DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

- I - apreensão do certificado de habilitação;
- II - apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação;
- III - embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação;
- IV - embargo da obra;
- V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

§ 1º A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta Lei, possuindo caráter complementar a elas.

§ 2º As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a sua imposição.

CAPÍTULO V DAS PENALIDADES

Art. 24. A autoridade a que se refere o artigo anterior disporá de trinta dias para proferir sua decisão, devidamente fundamentada.

§ 1º Da decisão a que se refere o *caput* deste artigo caberá recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de cinco dias úteis, contado da data da respectiva notificação, dirigido à autoridade superior designada pela autoridade marítima, que proferirá decisão no prazo e forma previstos no *caput*.

§ 2º Em caso de recurso contra a aplicação da pena de multa, será exigido o depósito prévio do respectivo valor, devendo o infrator juntar, ao recurso, o correspondente comprovante.

Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

- I - multa;
- II - suspensão do certificado de habilitação;
- III - cancelamento do certificado de habilitação;
- IV - demolição de obras e benfeitorias.

Parágrafo único. As penalidades previstas nos incisos I e IV poderão ser cumuladas com qualquer das outras.

CAPÍTULO VI
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.

Art. 40. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de cento e oitenta dias, contado a partir da data de sua publicação.

Art. 41. Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

Art. 42. Revogam-se o Decreto-Lei n° 2.161, de 30 de abril de 1940; os §§ 1° e 2° do art. 3°, o art. 5° e os arts. 12 a 23 do Decreto-Lei n° 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-Lei n° 3.346, de 12 de junho de 1941; o Decreto-Lei n° 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-Lei n° 4.557, de 10 de agosto de 1942; a Lei n° 5.838, de 5 de dezembro de 1972; e demais disposições em contrário.

Brasília, 11 de dezembro de 1997, 176° da Independência e 109° da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Mauro Cesar Rodrigues Pereira
Eliseu Padilha
Raimundo Brito
Gustavo Krause

SÚMULA VINCULANTE 21

É inconstitucional a exigência de depósito ou arrolamento prévios de dinheiro ou bens para admissibilidade de recurso administrativo.

PROJETO DE LEI N.º 2.591, DE 2015
(Do Sr. Alex Manente)

Altera a 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, e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte e dá outras providências

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2149/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. O inciso IX, do art. 2º da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“XV - Prático - aquaviário que presta serviços de praticagem embarcado;

.....” (NR)

Art. 2º. O capítulo III, da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a ser intitulado “Dos Serviços de Praticagem e de Controle de Tráfego Marítimo”, com a inclusão do seguinte artigo e parágrafos:

“Art. 11-A. O controle do tráfego marítimo, destinado a apoiar e tornar segura a navegação em cada zona de praticagem, constitui serviço público de caráter essencial.

§1º. O serviço de que dispõe o caput poderá ser prestado diretamente ou mediante concessão e sua utilização está sujeita ao pagamento de tarifa.

§ 2º. A concessão de que trata o §1º poderá ser realizada em conjunto com a concessão de porto organizado de que trata a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.”

Art. 3º. O parágrafo 4º, do art. 13, da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13.:

§ 4º. A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios 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. 4º. O parágrafo único, do art. 14, da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a ser 1º, com as seguintes alterações e inclusão do parágrafo 2º:

“Art. 14.....:

§ 1º. Para assegurar o disposto no caput deste artigo, a autoridade portuária poderá:

I- estabelecer o número mínimo de práticos necessário para cada zona de praticagem;

II- revogado;

§ 2º. É vedado o estabelecimento de um número máximo de práticos em atividade em cada zona de praticagem.

Art. 5º. Inclusão do art. 15-A, com a seguinte redação:

“Art 15-A. A autorização de tráfego em águas brasileiras pela autoridade marítima será condicionada à adimplência em relação aos serviços de que trata este Capítulo.”

Art. 6º. O art. 27, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações (acrescidos o inciso XXIX e § 3º):

XXIX – editar regulamento sobre o valor máximo do serviço público de praticagem, em cada zona de praticagem, com observância aos princípios da modicidade e razoabilidade.

Parágrafo 3º. O valor referido no inciso XXIX deste artigo, quando relativo a serviço de praticagem para navios de cruzeiros marítimos ou fluviais não poderá exceder os valores praticados no transporte de cargas.

Art. 7º . Fica revogado o inciso II do parágrafo único do art. 14 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

Art. 8º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O projeto ora apresentado visa modernizar o controle do tráfego marítimo na área dos portos e regular as tarifas cobradas pelos práticos das companhias de cruzeiros marítimos, com vistas a estimular a concorrência e o aperfeiçoamento dos serviços prestados pelos práticos.

Nessa linha, na qualidade de serviço público obrigatório e essencial, os preços cobrados devem atender aos princípios da razoabilidade, modicidade e transparência.

Destarte, há de ser mantido o equilíbrio financeiro e os critérios utilizados na composição do preço devem ser publicados.

Atualmente, o preço cobrado é unilateralmente estabelecido pelos práticos que têm total liberdade na sua fixação e representa um dos maiores custos das embarcações de cruzeiro que navegam pelo país.

Do mesmo modo, com a proibição de ser estabelecida uma limitação máxima à quantidade de práticos que a autoridade marítima pode habilitar, haverá aumento na concorrência na prestação desse serviço, o que ajudará na redução do preço cobrado.

Assim, os padrões internacionais praticados podem auxiliar e devem ser utilizados como parâmetro para a fixação do preço máximo da praticagem no país. Para tanto, apresentamos em anexo gráficos comparativos dos valores cobrados em diversos portos brasileiros e de cidades da Europa, América do Sul e Estados Unidos da América.

Sala das Sessões, em 11 de agosto de 2015.

Deputado Alex Manente-PPS/SP

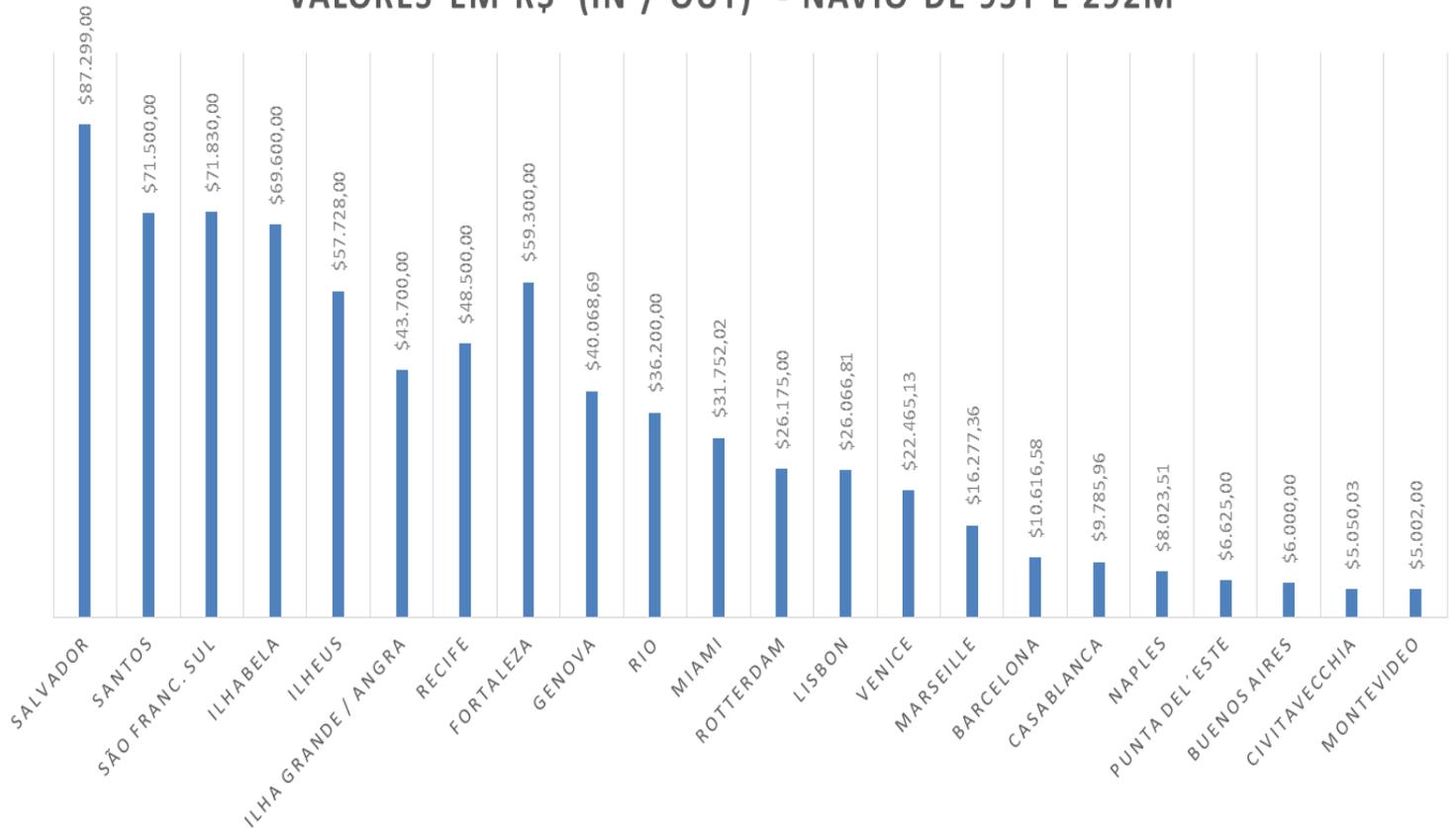
PORTOS	valores em R\$ (In / Out) - Navio de 95T e 292m	
SALVADOR	\$	87.299,00
SANTOS	\$	71.500,00
SÃO FRANC. SUL	\$	71.830,00
ILHABELA	\$	69.600,00
ILHEUS	\$	57.728,00
ILHA GRANDE / ANGRA	\$	43.700,00
RECIFE	\$	48.500,00

FORTALEZA	\$	59.300,00
GENOVA	\$	40.068,69
RIO	\$	36.200,00
MIAMI	\$	31.752,02
ROTTERDAM	\$	26.175,00
LISBON	\$	26.066,81
VENICE	\$	22.465,13
MARSEILLE	\$	16.277,36
BARCELONA	\$	10.616,58
CASABLANCA	\$	9.785,96
NAPLES	\$	8.023,51
PUNTA Del'ESTE	\$	6.625,00
BUENOS AIRES	\$	6.000,00
CIVITAVECCHIA	\$	5.050,03
MONTEVIDEO	\$	5.002,00

* prático apenas no porto.

PORTO	REGULAMENTADO POR	REGULAMENTADO EM
NAPOLES	Ministerio de Infra-estrutura e Transporte / capitania dos Portos de Napoles	09 janeiro 2013
	<i>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Capitaneria di Porto di Napoli</i>	
BARCELONA	Autoridade Portuária de Barcelona	01 de janeiro 2013
	<i>Port de Barcelona</i>	
MIAMI	Praticagem Florida - Biscayne Bay Pilots	01 abril 2002
	<i>Biscayne Bay Pilots</i>	
CIVITAVECCHIA	Agencia Maritima Bellettieri Srl	
	<i>Ant. Bellettieri & Co. S.r.l.</i>	
PALMA DE MALLORCA	Autoridade Portuaria de Balears	12 janeiro 2011
	<i>Autoridad Portuaria de Balears</i>	
CANNES	Estação de Praticagem de Nice - Cannes - Villefranche	NÃO INDICA A DATA
	<i>Station de Pilotage Nice-Cannes-Villefranche</i>	
VENEZA	Ministerio de Infra-estrutura e Transporte / capitania dos Portos de Veneza	29 dezembro 2014
	<i>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Capitaneria di Porto di Venezia</i>	
MARSEILLE	DIRM - Direção Inter Regional do Mar Mediterrâneo	11 dezembro 2014
	<i>Direction Interrégionale de la Mer Méditerranée</i>	
PALERMO	Ministerio de Infra-estrutura e Transporte / capitania dos Portos de Palermo	21 janeiro 2015
	<i>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Capitaneria di Porto di Palermo</i>	

VALORES EM R\$ (IN / OUT) - NAVIO DE 95T E 292M



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

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 I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta Lei.

§ 1º As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2º As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no que couber, ao previsto nesta Lei.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Amador - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional;

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional;

III - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

IV - Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

VI - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizígia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação;

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo;

XVII - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo;

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima;

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

XXI - Vistoria - ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

Art. 3º Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei.

Art. 4º São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

- a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;
 - b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;
 - c) realização de inspeções navais e vistorias;
 - d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;
 - e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;
 - f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;
 - g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;
 - h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;
 - i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;
 - j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;
 - l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação;
 - m) aplicação de penalidade pelo Comandante;
- II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;
- III - determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada;
- IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;
- V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;
- VI - estabelecer os limites da navegação interior;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval;

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

CAPÍTULO II DO PESSOAL

Art. 11. O Comandante, no caso de impedimento, é substituído por outro tripulante, segundo a precedência hierárquica, estabelecida pela autoridade marítima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

CAPÍTULO III DO SERVIÇO DE PRATICAGEM

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

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 manobra 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.

Art. 15. O prático não pode recuar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento deste.

**CAPÍTULO IV
DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS**

Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

I - apreensão do certificado de habilitação;

II - apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação;

III - embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação;

IV - embargo da obra;

V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

§ 1º A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta Lei, possuindo caráter complementar a elas.

§ 2º As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a sua imposição.

LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013

Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

**CAPÍTULO I
DEFINIÇÕES E OBJETIVOS**

Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

§ 1º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.

§ 2º A exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização, nos termos desta Lei.

§ 3º As concessões, os arrendamentos e as autorizações de que trata esta Lei serão outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

II - área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

III - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

IV - terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;

V - estação de transbordo de cargas: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;

VI - instalação portuária pública de pequeno porte: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;

VII - instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo;

VIII - (VETADO):

a) (VETADO);

b) (VETADO); e

c) (VETADO);

IX - concessão: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;

X - delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996;

XI - arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;

XII - autorização: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão; e

XIII - operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.

Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:

I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias;

II - garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

III - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas;

IV - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos; e

V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.

.....

.....

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO VI DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

.....

Seção III Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias; *(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

II - promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário; *(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

a) *(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

b) *(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

IV - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu

acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

V - celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI - reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes;

VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda; [Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

VIII - promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;

IX - (VETADO)

X - representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais;

XI - (VETADO)

XII - supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;

XIII - (VETADO)

XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória no 595, de 6 de dezembro de 2012; [Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

XV - elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

XVI - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do *caput* do art. 5º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

XVII - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Secretário Especial de Portos, conforme o caso, propostas de declaração de utilidade pública; [Inciso com redação dada pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007](#)

XVIII - (VETADO)

XIX - estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;

XX - elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.

XXI - fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

XXIII - adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

XXIV - autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

XXVI - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

XXVII - [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

XXVIII - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para a exploração de serviços de operação de eclusas ou de outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis situados em corpos de água de domínio da União. [\(Alínea acrescida pela Lei nº 13.081, de 2/1/2015\)](#)

§ 1º No exercício de suas atribuições a ANTAQ poderá:

I - firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e [\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

§ 2º A ANTAQ observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha e atuará sob sua orientação em assuntos de Marinha Mercante que interessarem à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, devendo ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário.

§ 3º [\(Revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

§ 4º [\(Revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

Seção IV
Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas

Subseção I
Das Normas Gerais

Art. 28. A ANTT e a ANTAQ, em suas respectivas esferas de atuação, adotarão as normas e os procedimentos estabelecidos nesta Lei para as diferentes formas de outorga previstos nos arts. 13 e 14, visando a que:

I - a exploração da infra-estrutura e a prestação de serviços de transporte se exerçam de forma adequada, satisfazendo as condições de regularidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação do serviço, e modicidade nas tarifas;

II - os instrumentos de concessão ou permissão sejam precedidos de licitação pública e celebrados em cumprimento ao princípio da livre concorrência entre os capacitados para o exercício das outorgas, na forma prevista no inciso I, definindo claramente:

a) (VETADO)

b) limites máximos tarifários e as condições de reajustamento e revisão;

c) pagamento pelo valor das outorgas e participações governamentais, quando for o caso.

d) prazos contratuais. [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

I – RELATÓRIO

Tanto o projeto principal quanto o apenso promovem diversas alterações à Lei 9.537/97, para alterar as normas que regulam a praticagem.

As principais modificações promovidas pelo projeto principal são as seguintes:

- a parte final do § 4º do art. 13 da Lei 9.537/97, que declara que são considerados práticos os comandantes de navios de bandeira brasileira habilitados pela autoridade marítima a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica, é substituída por dispensa de prático, em tal situação;

- a atividade de praticagem é declarada de natureza privada, devendo os preços de tais serviços ser fixados mediante livre negociação (§ 5º acrescido ao art. 13 da Lei 9.537/97);

- a fixação de preços pela autoridade marítima somente poderá ocorrer em caráter excepcional e temporário, quando houver risco de interrupção do serviço, em virtude da falta de acordo entre as partes, hipótese na qual serão considerados os preços costumeiramente praticados em cada zona de praticagem, os acordos vigentes, o tempo e a qualidade do serviço (§§ 1º e 2º acrescidos ao art. 14 da Lei 9.537/97);

- a autoridade marítima estabelecerá escala de rodízio única com todos os práticos em atividade na respectiva zona de praticagem (§ 3º acrescido ao art. 14 da Lei 9.537/97);

- o número de práticos necessários em cada zona de praticagem será fixado pela autoridade marítima anualmente, considerando o número e a duração média das manobras em que foram utilizados serviços de praticagem nos doze meses anteriores; as alterações de movimento previstas para a zona de praticagem; e a necessidade de se evitar sobrecarga permanente de trabalho e de garantir frequência mínima de manobras (§§ 4º e 5º acrescidos ao art. 14 da Lei 9.537/97);

- em caso de reiterado inadimplemento do tomador de serviço, mediante requerimento fundamentado, a autoridade marítima poderá permitir que a prestação do serviço seja condicionada ao pagamento prévio (parágrafo único acrescido ao art. 15 da Lei 9.537/97);

- o § 2º do art. 24 da Lei 9.537/97, que exige depósito prévio do valor da multa para interposição de recurso, será revogado (art. 3º do PL 2.149/15);

- o exercício da autoridade marítima, atualmente atribuído ao Ministério da Marinha, passa a ser atribuído ao Comandante da Marinha (art. 39 da Lei 9.537/97).

A Justificação do projeto consigna que os preços cobrados pelos serviços de praticagem devem ser fixados em consonância com os princípios constitucionais da livre iniciativa e da liberdade de exercício de profissão. Por conseguinte, a intervenção da autoridade marítima na relação entre tomador e prestador de serviços somente deve ocorrer excepcionalmente, para salvaguardar o interesse público.

O Projeto de Lei nº 2.591, de 2015, foi apensado ao principal no curso do prazo para apresentação de emendas, prazo esse que se esgotou sem

que fossem apresentadas emendas perante este Colegiado. As principais modificações previstas no projeto apenso são as seguintes:

- a expressão “não-tripulante” é suprimida da definição de prático, contida no inciso XV do art. 2º da Lei 9.537/97;

- são agregados, ao Capítulo III da Lei 9.537/97, dispositivos preceituando que o controle do tráfego marítimo constitui serviço público de caráter essencial, a ser prestado diretamente pelo Estado ou mediante concessão, a qual poderia ser realizada em conjunto com a de porto organizado (art. 11-A acrescentado à Lei 9.537/97);

- a possibilidade de a autoridade marítima habilitar comandantes a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem deixa de ser restrita aos navios de bandeira brasileira (§ 4º do art. 13 da Lei 9.537/97);

- a autoridade marítima perde a prerrogativa de fixar o preço do serviço de praticagem (art. 7º do projeto);

- é vedada a fixação de número máximo de práticos em atividade em uma zona de praticagem (§ 2º acrescentado ao art. 14 da Lei 9.537/97);

- a autorização de tráfego em águas brasileiras é condicionada à adimplência em relação aos serviços de praticagem e de controle de tráfego marítimo (art. 15-A acrescentado à Lei 9.537/97).

O Projeto de Lei nº 2.591, de 2015, ainda acrescenta dispositivos à Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que “Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.” Às atribuições da Agência Nacional de Transportes Aquaviários é acrescida a de editar regulamento sobre o valor máximo do serviço de praticagem, em cada zona, com modicidade e razoabilidade, sendo que o preço para navios de cruzeiro não poderá exceder o correspondente ao transporte de cargas.

Na Justificativa do projeto afirma-se que atualmente os preços são fixados unilateralmente pelos práticos, situando-se entre os mais elevados suportados pelas embarcações de cruzeiro que navegam em águas brasileiras.

A análise de mérito das proposições, inaugurada por esta Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, terá sequência na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio e, ainda, na Comissão de Viação e Transportes. Em seguida, os projetos passarão pelo crivo da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, no que tange à juridicidade.

II – VOTO DO RELATOR

Os elevados preços cobrados pelos serviços de praticagem comprometem a competitividade do Brasil no cenário internacional. O projeto principal determina que tais preços, atualmente tabelados pela autoridade marítima, passariam a ser objeto de livre negociação. Somente quando a falta de acordo entre as partes colocasse em risco a continuidade do serviço é que seriam estabelecidos, em caráter excepcional e temporário, pela autoridade marítima.

A principal função da autoridade marítima, portanto, passaria a residir no dimensionamento do contingente de práticos necessário, a cada ano, em cada zona de praticagem. Além disso, a referida autoridade decidiria sobre requerimentos de autorização para, em virtude de inadimplemento reiterado, condicionar o atendimento a determinado tomador de serviço de praticagem a pagamento adiantado.

A proposição ainda promove a atualização do diploma legal, em consonância com a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, ao dispensar o depósito prévio para interposição de recurso contra a aplicação de multa, bem como ao atribuir o exercício da autoridade marítima ao Comandante da Marinha.

A seu turno, o Projeto de Lei nº 2.591, de 2015, apenso, pretende atribuir à Agência Nacional de Transportes Aquaviários competência para regular o valor máximo do serviço de praticagem, em cada zona, limitando o preço cobrado de navios de cruzeiro ao aplicável ao transporte de cargas. Tais aspectos, ao lado de outros como a hipótese de privatização do controle de tráfego; o condicionamento da autorização de tráfego em águas brasileiras à adimplência em relação aos serviços recém-mencionados e aos de praticagem; e a possibilidade de habilitação de comandante de embarcação de bandeira estrangeira a conduzi-la no interior de zona de praticagem afiguram-se contrários ao interesse público e até comprometem a segurança do tráfego aquaviário.

Pelo exposto, voto pela integral aprovação do Projeto de Lei nº 2.149, de 2015, e pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.591, de 2015.

Sala da Comissão, em 07 de outubro de 2015.

Deputado **BENJAMIN MARANHÃO**
Relator

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

O Projeto de Lei nº 2.149, de 2015, sujeito à apreciação da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, foi apreciado na reunião deliberativa de 21 de outubro de 2015. Durante a leitura de nosso Parecer, sugerimos o acréscimo de uma emenda aditiva que julgamos necessária para o aprimoramento do texto. Posto em votação, foi aprovado o Parecer deste Relator, pela rejeição do PL 2.591/15, apensado, e pela aprovação do PL 2.149/15, com a emenda anexa.

Sala da Comissão, em 21 de outubro de 2015.

Deputado **BENJAMIN MARANHÃO**
Relator

EMENDA ADITIVA AO PROJETO DE LEI Nº 2.149/2015

O art. 14 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 6º:

§ 6º Os valores relativos aos serviços de praticagem para navios de cruzeiro, marítimos ou fluviais, deverão ser inferiores aos valores praticados no transporte de cargas.

Sala da Comissão, 21 de outubro de 2015.

Deputado **BENJAMIN MARANHÃO**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.149/2015, com emenda, e rejeitou o Projeto de Lei nº 2.591/2015, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Benjamin Maranhão, que apresentou complementação de voto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Benjamin Maranhão - Presidente, Aureo e Geovania de Sá - Vice-Presidentes, Ademir Camilo, Augusto Coutinho, Daniel Almeida, Daniel Vilela, Erika Kokay, Flávia Moraes, Genecias Noronha, Gorete Pereira, Laerte Bessa, Leonardo Monteiro, Luiz Carlos Busato, Luiz Carlos Ramos, Pepe Vargas, Roberto Sales, Walney Rocha, Adilton Sachetti, Alexandre Baldy, Cabo Sabino, Lelo Coimbra, Luiz Fernando Faria, Maria Helena e Roney Nemer.

Sala da Comissão, em 21 de outubro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

EMENDA ADOTADA PELA CTASP PROJETO DE LEI Nº 2.149/2015

O art. 14 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte § 6º:

§ 6º Os valores relativos aos serviços de praticagem para navios de cruzeiro, marítimos ou fluviais, deverão ser inferiores aos valores praticados no transporte de cargas.

Sala da Comissão, em 21 de outubro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Presidente

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA COMÉRCIO E SERVIÇOS

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 9.537/97. Porquanto faz alterações singelas de forma a trazer segurança jurídica aos termos nela esposados.

A exemplo da alteração que diz respeito à dispensa do prático 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 prático determinado comandante de navio. Ou seja, a proposta é deixar evidente que se trata de uma dispensa do serviço de prático e não a consideração de certo comandante como prático, 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, conseqüentemente 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 nº2.149, 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 nº2.591, de 2015, apensado.

Sala da Comissão, em 16 de dezembro de 2015.

Deputado Lucas Vergílio
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 2.149/2015 e a Emenda adotada pela CTASP, e rejeitou o PL 2591/2015, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Lucas Vergilio.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Júlio Cesar - Presidente, Keiko Ota, Jorge Côrte Real e Laercio Oliveira - Vice-Presidentes, Helder Salomão, Jozi Araújo, Lucas Vergilio, Mauro Pereira, Renato Molling, Conceição Sampaio, Enio Verri, Herculano Passos, Luiz Carlos Ramos, Luiz Lauro Filho, Mandetta, Silas Brasileiro e Sóstenes Cavalcante.

Sala da Comissão, em 16 de dezembro de 2015.

Deputado JÚLIO CESAR
Presidente

FIM DO DOCUMENTO