

**EMENDA SUPRESSIVA  
AO PLS Nº 422, DE 2014  
(Do Sr. Davi Alcolumbre – DEM/AP)**

*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 2011, 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 Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências, para modernizar o controle do tráfego marítimo no acesso às instalações portuárias*

**Suprima-se do art. 1º do PLS nº 422/2014, os §§ 1º e 2º que alteram a redação dada ao art. 14 da Lei nº 9.537/97.**

**JUSTIFICATIVA**

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 422, de 2014, pretende repetir o mesmo tema debatido no PLS nº 117, de 2010, do então Senador Demóstenes Torres, que trata sobre a limitação do número de práticos em cada zona de praticagem.

O relatório aprovado do Senador Vital do Rego, que teve como relator *Ad hoc* o Senador Lindbergh Farias, rejeitou a proposta semelhante apresentada, elucida de forma clara e satisfatória a necessidade da limitação do número de práticos por cada zona de praticagem.

Este modelo adotado no Brasil é o modelo adotado por quase a totalidade dos países do mundo, e tem se mostrado o modelo mais apropriado para minimizar os riscos de acidente, aumentando assim a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a defesa do meio ambiente.

Vide o texto literal do relatório supracitado:

*Inicialmente, verifica-se que, em decorrência das mudanças introduzidas no art. 12 da LESTA (acréscimo de dois parágrafos), o projeto retira do poder público a faculdade de estabelecer o número de profissionais que atuará em cada zona de praticagem, hoje fixado pela Autoridade Marítima. **Ora, o número de práticos atuantes em uma determinada zona de praticagem é definido em função da demanda e é fundamental para garantir organização e eficiência na prestação dos serviços. Sem controle sobre o número de profissionais disponíveis para atuar em cada porto num determinado momento, não se tem controle sobre a***

**manutenção da proficiência, por um lado; ou sobre a fadiga, por outro.** Teme-se, assim, a instalação da desordem, possivelmente acompanhada de um regime de preferência que, fatalmente, tenderá a beneficiar as grandes companhias de navegação em detrimento de outros usuários. A inexistência de um controle centralizado ainda pode aumentar consideravelmente os riscos de acidentes, notadamente aqueles que se dão por choque de embarcações.

**Como se trata de um serviço especializado, o exercício da atividade por um número ilimitado e incerto de profissionais não permitiria ao órgão responsável manter esquema de treinamento em regime contínuo e adequado à complexidade do serviço.** Hoje, a Marinha exige, com base na LESTA, que todos os práticos realizem um número mínimo de manobras mensais como condição para a manutenção da habilitação. Visa, com isso, preservar o conhecimento dos profissionais acerca das condições específicas da zona de praticagem em que atuam. É pouco provável que tal procedimento pudesse subsistir num regime de liberdade como o vislumbrado pelo projeto.

Ademais, o controle, pela Marinha, do número de práticos em atuação num determinado porto ou zona de praticagem funciona também como forma de garantir o necessário tempo de descanso dos profissionais, de modo a evitar problemas de fadiga profissional. Daí por que a legislação atual sujeita o trabalho do prático a uma rigorosa escala de rodízio, controlada mensalmente pela Marinha do Brasil.” (grifos nossos)

Sala da Sessão,      de fevereiro de 2015.

**DAVI ALCOLUMBRE**  
Senador – DEM/AP



SF/15011.25758-96