



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador LUCAS BARRETO

SF/21450.53429-07

EMENDA N°
(ao PL nº 4.199, de 2020)

Acrescente-se, onde couber, o seguinte artigo ao Projeto de Lei nº 4199, de 2020:

Art. A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com a seguintes alterações:

“Art. 13.

.....

§ 4º As embarcações com até 500 toneladas de arqueação bruta são isentas da obrigatoriedade do serviço de praticagem.

§ 5º A autoridade marítima poderá conceder Certificado de Isenção de Praticagem exclusivamente a Comandantes brasileiros de navios de bandeira brasileira, até o limite de 100 metros de comprimento, sob seu comando, no interior de zona de praticagem ou em parte dela, desde que atendidos os requisitos por ela estabelecidos em regulamento específico, sendo que a isenção:

I – não isenta o tomador do serviço da comunicação à atalaia coordenadora sobre o trânsito pretendido;

II – será precedida de análise de risco, comprovando que a concessão não vai aumentar o risco à navegação ou colocar em perigo os canais de acesso portuários e suas estruturas adjacentes;

§ 6º Em cada Zona de Praticagem, os profissionais trabalharão de acordo com uma escala de rodízio única estabelecida pela autoridade marítima, garantida a distribuição equânime e a disponibilidade permanente do serviço de praticagem”. (NR)

.....

“Art. 15-A. A remuneração do serviço de praticagem compreende a operação de prático, lancha de prático e atalaia, além de todos os recursos inerentes à adequada prestação do serviço.

§ 1º Caso seja necessário o revezamento de práticos, estes serão alojados com as mesmas condições dos oficiais de bordo, em camarotes



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUCAS BARRETO

SF/21450.53429-07

individuais e independentes que garantam o conforto térmico e as efetivas condições para o descanso satisfatório dos praticos, sendo o comandante do navio responsável por garantir a adequação das instalações.

§ 2º O preço do serviço será livremente negociado entre os tomadores e prestadores do serviço, sendo possível a negociação coletiva.

§ 3º No caso de risco de interrupção do serviço ocasionada por ausência de acordo entre as partes, a autoridade marítima arbitrará em caráter temporário, por até doze meses, o preço do serviço, a fim de assegurar a disponibilidade e continuidade do serviço.

§ 4º Na hipótese do parágrafo anterior, os preços arbitrados pela Autoridade Marítima serão estabelecidos observando-se o disposto neste artigo.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo regulamentar aspectos relevantes do serviço de praticagem no país. Embora a proposição original faça apenas uma menção pontual ao referido serviço, compreendemos que o aumento da competitividade da navegação brasileira e a manutenção da segurança em nossas águas demandam uma regulação clara e razoável do serviço de praticagem. A qualidade da praticagem em nosso país é reconhecida por todos os usuários do serviço e sua adequada prestação é essencial para garantir a segurança da navegação e evitar danos ao meio ambiente, mas usuários e prestadores ainda carecem de segurança jurídica e estabilidade regulatória.

A primeira alteração que propomos diz respeito ao § 4º do artigo 13 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. A atual redação do dispositivo é vaga e não fornece critérios claros e suficientes para a concessão de certificado de isenção de praticagem, o que, de um lado, dificulta a concessão do benefício aos usuários e, de outro, gera riscos quanto à segurança da navegação e ao meio ambiente e não garante a remuneração dos prestadores do serviço, os quais são obrigados a mantê-lo disponível na zona de praticagem ainda que haja a dispensa do serviço. Sendo assim, apresentamos alteração para fixar critérios claros e razoáveis para que seja concedida a isenção de praticagem.

A segunda modificação que apresentamos diz respeito à inclusão de § 5º no mesmo artigo 13 da Lei nº 9537/1997, o qual diz respeito à escala de rodízio único



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUCAS BARRETO

para práticos, um dos pilares da segurança da navegação em nossos portos. É a sua implementação que permite aos práticos manterem a frequência mínima de manobras necessária à qualificação do prático e a disponibilidade do serviço nos portos. Sem este mecanismo, a competição predatória entre os prestadores do serviço fará com que determinados profissionais passem a não contar com qualificação suficiente para operar, bem como prejudicará a disponibilidade do serviço em Zonas que sejam consideradas menos atrativas: a consequência inevitável será o aumento de ineficiência logística no longo prazo. A importância do referido mecanismo é tamanha que a obrigatoriedade de sua implementação já consta do regulamento infra-legal, a única inovação que propomos é conferir-lhe *status* legal, a fim de que haja maior segurança jurídica para os prestadores e usuários do serviço.

Por fim, estamos sugerindo a inclusão do artigo 15-A no texto da Lei nº 9.537/1997, a fim de regular, com clareza e razoabilidade, aspectos relativos à remuneração do serviço de praticagem. A qualidade do serviço de praticagem, como já registrado, é reconhecida por todos os usuários do serviço e sua remuneração no Brasil está de acordo com os parâmetros mundiais. Apenas para se ter uma dimensão do quanto pequeno é o impacto do preço da praticagem no preço final do transporte: o custo de 1 tonelada de soja embarcada no Porto de Santos é de cerca de R\$ 2.000,00, sendo que custo do prático representa apenas R\$ 0,35 desse total – ou seja, ainda que a praticagem fosse gratuita, o impacto no preço do frete seria ínfimo. Por outro lado, a manutenção do serviço de praticagem em alto padrão envolve custos, mas é fundamental para garantir a segurança da navegação e proteger ativos importantes, como nossas águas e meio ambiente. Desta forma, apresentamos a redação acima a fim de manter a liberdade na negociação de preços e assim garantir a economicidade do serviço.

Sala das Sessões,

Senador **LUCAS BARRETO**
PSD-AP