



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

PARECER N° , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 877, de 2022, do Senador Nelsinho Trad, que *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, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória nos preços dos serviços de praticagem.*

Relator: Senador **WEVERTON**

I – RELATÓRIO

Vem para análise desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei 877, de 2022, de autoria do Senador Nelsinho Trad (PSD/MS), que apresenta proposta de modificação da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para permitir a regulamentação dos serviços de praticagem no país.

O PL dispõe de quatro artigos onde no art. 1º acrescenta inciso ao art. 12 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, estabelecendo que o serviço de praticagem é atividade essencial, de natureza privada, cujo objetivo é garantir a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a proteção ao meio ambiente.



Assinado eletronicamente, por Sen. Weverton

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4777870920>

O art. 2º altera o caput do art. 13 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para elencar as capacitações necessárias para exercer e manter a habilitação do serviço de praticagem pela Autoridade Marítima;

O Art. 3º acrescenta os arts. 12-A, 15-A, 15-B, 15-C, 15-D e 15-E, para estabelecer a constituição dos serviços de praticagem; a remuneração; os parâmetros para que a Autoridade Marítima institua anualmente a lotação dos profissionais; normas para participar no processo seletivo para a categoria de praticante de prático, e, por final, a instituição da mesma ordem de precedência e equivalência à categoria de Capitão de Longo Curso (CLC) da Marinha Mercante aos práticos, após vinte anos completos de serviço.

O art. 4º estabelece a cláusula de vigência da lei. Esgotado o prazo regimental, não foram recebidas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

Compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, manifestar-se sobre *transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes; e outros assuntos correlatos*.

A proposição em análise altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para permitir a regulamentação dos serviços de praticagem no país.

Em relação ao mérito, concordamos com autor da matéria Senador Nelsinho Trad, de que é necessário garantir a competitividade de nossos portos e a manutenção da segurança em nossas águas e para isso, é de extrema urgência uma normatização mais clara e detalhada do serviço de praticagem.

O país transporta suas riquezas pelo mar, e, também, retira do mar riquezas essenciais ao progresso de suas iniciativas. O serviço de praticagem, nesse contexto, está intimamente ligado à economia brasileira.



No Brasil, o serviço de praticagem consiste na atividade realizada por práticos de forma autônoma ou em sociedade simples uniprofissionais, de sorte que os referidos profissionais aquaviários, em razão da sua especial capacidade técnica e familiaridade com as respectivas zonas de praticagem, assessoram embarcações e seus comandantes, navegam e manobram os navios vindos do mar aberto e de águas profundas até sua atracação nos portos e seu retorno ao mar, passando pelos canais, rios de acesso, águas rasas, restritas e confinadas, superando as dificuldades e perigos geográficos (submersos ou não), condições meteorológicas, marés e tráfego das demais embarcações.

Para desempenharem a profissão, os práticos necessitam, inicialmente, obter aprovação em processo seletivo organizado pela Autoridade Marítima, tecnicamente rigoroso, para a categoria inicial de praticante de prático, através de submissão a avaliações escrita, psicofísica, prova de títulos e prova prático-oral (inclusive com utilização de simuladores), devendo, ainda, obterem a aprovação, após cumprir estágio de qualificação, o que os eleva à categoria de práticos das suas respectivas zonas de praticagem.

A atividade profissional do prático e o serviço de praticagem, como um todo, são intimamente associados à segurança da navegação, aqui tomada como sinônimo da expressão segurança do tráfego aquaviário, não importando as distinções entre os dois conceitos. A segurança da navegação constitui o propósito e o próprio sentido de existência do serviço de praticagem. A associação entre praticagem e segurança da navegação é milenar e o trabalho dos práticos é reconhecido como essencial e indispensável à segurança das manobras e dos deslocamentos de navios em portos e outras áreas de navegação cujas peculiaridades imponham cuidados redobrados ao navegante.

Pode-se definir o prático como o aquaviário, não-tripulante, que assessorava o comandante do navio na execução das faias de praticagem, no interior de uma zona de praticagem. O prático é um profissional de alta capacitação técnica, com profunda noção das peculiaridades da zona em que opera, e que emprega sua habilidade em favor da segurança da navegação.

Seu conhecimento e sua experiência são entendidos como essenciais à redução de riscos quando do trânsito do navio por passagens perigosas. É possível traçar os primórdios da atividade de praticagem de navios desde a Grécia e a Roma Antiga, talvez, até antes disso, no contexto



das travessias costeiras realizadas pelos navegadores fenícios há mais de 4000 anos, na porção oriental do Mar Mediterrâneo.

A importância da praticagem no cenário econômico brasileiro se viu em evidência, sobretudo, com a edição da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), passando a ser diretamente relacionada ao chamado “Custo Brasil”. Desde então, o transporte marítimo atraiu, cada vez mais, a atenção dos principais órgãos públicos, principalmente diante da possibilidade de substituir parcialmente o modal rodoviário, e, dessa forma, contribuir para a redução geral dos custos de transporte no país.

Diante da importância dessa atividade para o desenvolvimento econômico nacional, acreditamos, portanto, que a proposição é oportuna e aperfeiçoa a atividade de praticagem no Brasil fornecendo maior segurança jurídica e estabilidade regulatória para a atividade.

Durante a elaboração do nosso relatório, não nos furtamos a receber contribuições de diversas entidades da sociedade civil ligadas ao transporte aquaviário. Reunimo-nos ainda com o Governo Federal, com a autoridade marítima, armadores, representantes do agronegócio, comércio, indústria, transporte de cargas, terminais portuários, navegação de interiores, entre tantas outras associações ligadas ao setor.

Assim, durante a construção do texto, identificamos oportunidades de melhoria que visam à contribuir com a segurança jurídica e a estabilidade regulatória da atividade. Nesse sentido, apresentamos quatro emendas que permitirão que o PL seja aperfeiçoado.

A primeira emenda apenas deixa claro no texto que o livre exercício da praticagem deve ser respeitado, atendidas a regulação técnica e econômica da atividade.

A segunda emenda visa a proteger a navegação interior da cobrança dos serviços de praticagem. Atendemos assim aos anseios de todos os parlamentares da Região Norte e Nordeste, sobretudo, que nos procuraram para garantir que, em nenhuma hipótese, a regulamentação dos serviços de praticagem significará aumento de custo nos fretes da navegação fluvial, tampouco no transporte de passageiros.



A terceira emenda apenas insere no texto que embora a livre negociação de preços entre as partes seja livre, os abusos de poder econômico serão reprimidos pela autoridade competente.

Por fim, a quarta e última emenda suprime dispositivos que criam uma barreira de mercado ao processo seletivo para a categoria de praticante de prático e equiparam indevidamente o prático ao Capitão de Longo Curso, ainda que atendidos certos requisitos.

III – VOTO

Ante o exposto votamos pela regimentalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e, no mérito, pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 877, de 2022, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº

Dê-se ao § 3º do art. 13 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, na forma do art. 2º do Projeto de Lei nº 877, de 2022, a seguinte redação:

“§ 3º É assegurado a todo prático, na forma prevista no *caput* deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem, atendidas a regulação técnica e econômica da atividade, nos termos desta Lei.”
(NR)

EMENDA Nº

Dê-se ao inciso I do § 4º e ao § 6º, ambos do art. 13 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, propostos pelo art. 2º do Projeto de Lei nº 877, de 2022, a seguinte redação:

“I- Não isenta o tomador de serviço da remuneração devida à praticagem local pela permanente disponibilidade do serviço e nem da comunicação à atalaia coordenadora sobre o trânsito pretendido,



para embarcações a partir de 500 toneladas de arqueação bruta, salvo nas hipóteses previstas no § 6º deste artigo.”

“§ 6º O serviço de praticagem será obrigatório em todas as Zonas de Praticagem para embarcações com mais de 500 toneladas de arqueação bruta, salvo nas seguintes hipóteses:

I - as previstas pela Autoridade Marítima, em regulamento específico, situação em que as embarcações dispensadas deverão comunicar as respectivas manobras aos agentes da Autoridade Marítima; e

II - as classificadas exclusivamente para operar na navegação interior, independentemente da arqueação, e que arvorem a bandeira brasileira.

EMENDA N°

Dê-se ao art. 15-A da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, proposto pelo art. 3º do Projeto de Lei nº 877, de 2022, a seguinte redação:

“Art. 15-A. A remuneração do serviço de praticagem, compreende a operação de prático, lancha de prático e atalaia.

§2º No rito ordinário, o preço do serviço será livremente negociado entre os tomadores e os prestadores do serviço, reprimidas quaisquer práticas de abuso do poder econômico.

EMENDA N°

Suprimam-se os arts. 15-D e 15-E da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, propostos pelo art. 3º do Projeto de Lei nº 877, de 2022.

Sala da Comissão.



, Presidente

, Relator