



**SENADO FEDERAL  
LIDERANÇA DO PROGRESSISTAS**

**VOTO EM SEPARADO**

Perante a COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 757, de 2022, da Presidência da República, 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, para conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos serviços de praticagem; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).*

Relatora: Senadora **TEREZA CRISTINA**

**I – RELATÓRIO**

Vem ao exame exclusivo desta Comissão, em caráter terminativo o Projeto de Lei nº 757, de 2022, de iniciativa do Executivo e já aprovado pela Câmara dos Deputados. A proposição que foi submetida à apreciação do Congresso Nacional, representava um marco significativo na modernização do serviço de praticagem no Brasil, pois ao alterar as Leis nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário, e nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), buscava positivar a regulação econômica dos serviços de praticagem, atribuindo tal competência à Antaq.

Este movimento legislativo do Governo anterior surgia como uma resposta à necessidade premente de reformular o setor, em linha com as melhores práticas regulatórias internacionais e visando aprimorar a eficiência e a competitividade da economia brasileira no âmbito do transporte marítimo.

Entretanto, o que chega ao Senado Federal é um projeto totalmente diferente do propósito original. Assim, este voto em separado é apresentado



com o intuito de resguardar os melhores interesses do setor de transporte marítimo brasileiro e da economia nacional, contribuindo para um debate legislativo mais amplo e fundamentado sobre este importante projeto.

Como dissemos, o projeto que aqui chega vai na direção de afastar o serviço de praticagem da regulação econômica da agência reguladora natural, a Antaq, posto que disciplina para a Marinha do Brasil essa função.

Dotado de cinco artigos, sendo o primeiro deles dedicado ao objetivo da norma: regulamentar o serviço de praticagem e conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos preços dos serviços de praticagem, por meio da alteração das Leis nº 9.537, de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário, e nº 10.233, de 2001, que cria a Antaq.

O segundo artigo detalha com minúcias a praticagem e a sua respectiva regulação econômica a ser exercida pela Marinha do Brasil, por meio de extensas alterações na Lei nº 9.537, de 1997. O terceiro artigo traz uma nova atribuição à Antaq, de participar da comissão prevista no § 5º do art. 15-A da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, inserido pelo segundo artigo da proposição.

O quarto artigo revoga o § 2º do art. 24 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, retirando a exigência de depósito prévio do respectivo valor de multa, em caso de o infrator apresentar recurso contra a aplicação da pena de multas de que trata a Lei que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Já o quinto e último artigo é a cláusula de vigência imediata.

A matéria veio tão somente a esta Comissão em decisão terminativa.

## II – ANÁLISE

A necessidade de regulamentar economicamente os serviços de praticagem no Brasil é evidenciada pela situação atual, onde tal atividade, essencial em áreas de navegação restrita, carece de uma regulação econômica adequada. Atualmente, a regulação técnica é exercida pela Marinha do Brasil, mas os aspectos econômicos da praticagem, que afetam diretamente os custos no setor de transporte e, conseqüentemente, a competitividade da economia, permanecem desamparados. Esta lacuna regulatória tem reflexos profundos:



conforme indicado pela Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC), os custos da praticagem podem representar cerca de 20% dos custos totais da navegação de cabotagem.

A proposta que neste voto em separado defendemos visa corrigir tal desequilíbrio, introduzindo uma regulação que abarca não apenas os aspectos técnicos, mas também os econômicos da praticagem. A Comissão Nacional Para Assuntos de Praticagem (CNAP) estimou um potencial de redução significativa nos custos unitários, exemplificado pela possível economia de até R\$ 156 milhões por ano somente na Zona de Praticagem do Porto de Santos. Extrapolando essa economia para as demais zonas de praticagem do país, os benefícios econômicos são incontestáveis, podendo superar a marca de R\$ 1 bilhão anuais.

Assim, nossa proposta é a de adoção de mecanismos de regulação econômica que contemplem a racionalização de custos e a avaliação de incentivos à eficiência econômica, elementos ausentes na atual legislação. Tais mecanismos estão em consonância com práticas regulatórias adotadas em países como Argentina, Holanda, Suécia, Itália, Noruega, Grécia, Alemanha, França e Dinamarca, reconhecidos por suas abordagens eficientes e modernas no setor de praticagem.

Além de definir a competência da Antaq para regular economicamente o serviço de praticagem, o nosso voto em separado estabelece a necessidade de publicidade de informações contábeis, financeiras e outras pertinentes, fomentando a transparência e a adoção de boas práticas regulatórias. Essa abertura de informações visa diminuir a assimetria entre regulado e regulador, propiciando uma regulação mais justa e equânime.

Entendemos que as transmutações do Projeto de Lei nº 757, de 2022 na Câmara dos Deputados, onde sofreu a inclusão de diversas emendas significativas, alterando substancialmente o escopo e o intuito da proposta original, alarmaram a própria Marinha do Brasil, que por meio de Nota se manifestou contrária a proposição, nos termos do Relatório do nobre Senador Weverton, que ao ser designado como relator, apresentou um relatório em concordância com as alterações aprovadas na Câmara.

Este cenário, onde as modificações propostas pela Câmara dos Deputados são acolhidas sem as devidas considerações sobre seus impactos e implicações, enseja uma necessidade crítica de revisão e reflexão. É neste contexto que apresento este Voto em Separado, expressando uma visão



contrária às alterações aprovadas e destacando a importância de retomar os princípios e objetivos do projeto original. A preocupação central deste voto reside na preservação da eficiência, segurança e competitividade do setor de transporte marítimo brasileiro, alinhado às melhores práticas regulatórias internacionais e atento às necessidades econômicas do país.

É imperativo, portanto, que o Senado Federal, enquanto casa revisora, exerça seu papel crítico na análise deste projeto de lei, considerando os amplos impactos que as mudanças propostas podem trazer para o setor de transporte marítimo, para a economia nacional e, mais amplamente, para a sociedade brasileira.

### **Constitucionalidade e Regimentalidade:**

Em relação à constitucionalidade, a insistência da função de regulação econômica à Marinha do Brasil, conforme proposto pelas alterações, desafia a estrutura estabelecida de competências e funções, conforme delineado na Constituição Federal e na legislação que criou a Antaq. A expertise técnica e administrativa da Antaq na regulação do setor de transportes aquaviários é inequívoca, e qualquer mudança nesse sentido deve ser cuidadosamente avaliada para garantir conformidade constitucional.

Do ponto de vista regimental, é crucial que o processo legislativo siga rigorosamente o Regimento Interno do Senado Federal. As emendas significativas introduzidas na Câmara dos Deputados e a rápida progressão do projeto no Senado requerem uma análise meticulosa para garantir que todos os procedimentos regimentais foram devidamente seguidos. Este aspecto é fundamental para assegurar a legitimidade e a transparência do processo legislativo.

### **Mérito e Aspectos Infralegais:**

Quanto ao mérito da proposta, além das preocupações já citadas sobre a transferência da regulação econômica, é fundamental destacar a inserção de diversos dispositivos no texto do projeto que seriam mais adequadamente abordados em normas infralegais, como decretos, portarias e resoluções. A legislação, por natureza, deve estabelecer diretrizes e princípios gerais, deixando detalhes operacionais e técnicos para regulamentações mais flexíveis e adaptáveis. A inclusão excessiva de tais detalhes no texto da lei pode resultar em uma rigidez indesejada, restringindo a capacidade de atualização e adaptação às mudanças tecnológicas e às variáveis de mercado.



A eficácia da regulação econômica no setor de praticagem está intrinsecamente ligada à capacidade de resposta rápida a essas dinâmicas. A transferência dessa competência para a Marinha, juntamente com a incorporação de aspectos operacionais específicos na legislação, pode comprometer essa eficácia, afetando adversamente a dinâmica do setor e os interesses econômicos nacionais.

Em resumo, a análise detalhada do Projeto de Lei nº 757, de 2022, considerando constitucionalidade, regimentalidade, mérito, razoabilidade e proporcionalidade dos seus dispositivos indica a necessidade de uma revisão criteriosa das alterações propostas. O foco deve permanecer na eficiência, modernização e competitividade do setor de praticagem, assegurando o alinhamento do Brasil com as práticas regulatórias internacionais eficazes, como era o desiderato do projeto original.

Diante da análise aprofundada do Projeto de Lei nº 757, de 2022, sob os aspectos de constitucionalidade, regimentalidade, mérito, e considerando a importância de retirar vários dispositivos normativos que vieram da Câmara dos Deputados, para que se mantenham no âmbito infralegal, apresento este voto em separado na forma de uma Emenda Substitutiva.

### III – VOTO

Por todo o exposto, voto em separado pela **aprovação** do PL nº 757, de 2022, na forma da seguinte emenda substitutiva:

#### **EMENDA Nº (SUBSTITUTIVO)**

(Ao Projeto de Lei nº 757, de 2022)

Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário, e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), para estabelecer a competência da Antaq para atuar na regulação econômica dos serviços de praticagem.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar acrescida das seguintes alterações:

“**Art. 2º** .....

.....

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; e

XXII - Zona de Praticagem - área geográfica delimitada que, por força de peculiaridades locais que dificultam a movimentação livre e segura de embarcações, exigem o funcionamento ininterrupto de serviço de praticagem.

Parágrafo único. Compete à Marinha do Brasil estabelecer as zonas de praticagem.” (NR)

“**Art. 13.** O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, de forma individual ou mediante a constituição de sociedade empresária.

.....

§ 3º É assegurado a todo prático, nos termos do **caput**, o livre exercício do serviço de praticagem, sem prejuízo da regulação econômica pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

.....

§ 5º A sociedade empresária de que trata o **caput** terá:

I - como objeto social, a prestação de serviços de praticagem em apenas uma zona de praticagem; e

II - como sócios, apenas práticos habilitados a atuarem na respectiva zona de praticagem.

§ 6º Os agentes previstos no **caput** prestarão informações de natureza financeira, técnica e operacional, entre outras solicitadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários.” (NR)



“**Art. 14.** .....

§ 1º Para assegurar o disposto no **caput**, a autoridade marítima poderá:

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

II - requisitar o serviço de práticos.

§ 2º Caberá ao Ministério com competência sobre a elaboração da política pública portuária, em articulação com a Marinha do Brasil e com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, elaborar estudos e projeções relativos à disponibilidade do serviço de praticagem, com atenção às exigências de segurança e de acessibilidade às instalações portuárias.” (NR)

**Art. 2º** A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescida com as seguintes alterações:

“**Art. 27.** .....

XXXI - realizar a regulação econômica do serviço de praticagem, inclusive para definir o preço do serviço e fiscalizar o cumprimento de padrões adequados, sem prejuízo das competências da autoridade marítima.

.....

§ 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, e será consultada quando do estabelecimento de normas e de procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário, incluída a prestação dos serviços de praticagem.

.....

§ 5º Órgão colegiado a ser instituído por ato do Poder Executivo estabelecerá os parâmetros a serem observados pela Antaq na regulação econômica dos serviços de praticagem de que trata o inciso XXXI do **caput**, de forma a



corrigir falhas de mercado e a garantir a qualidade dos serviços.” (NR)

**Art. 3º** Fica revogado o parágrafo único do art. 14 da Lei nº 9.537, de 1997.

**Art. 4º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

