



Presidência da República  
Casa Civil

OFÍCIO Nº 34/2024/CC/PR

Brasília, na data da assinatura digital.

A Sua Excelência o Senhor  
Senador Rogério Carvalho  
Primeiro Secretário  
Senado Federal Bloco 2 – 2º Pavimento  
70165-900 Brasília/DF

**Assunto: Sanção presidencial.**

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho Mensagem com a qual o Senhor Presidente da República restitui autógrafo do texto aprovado do Projeto de Lei nº 757, de 2022, que se converteu na Lei nº 14.813, de 15 de janeiro de 2024.

Atenciosamente,

RUI COSTA  
Ministro de Estado



Documento assinado eletronicamente por **Rui Costa dos Santos, Ministro de Estado da Casa Civil da Presidência da República**, em 16/01/2024, às 19:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade do documento pode ser conferida informando o código verificador **4903905** e o código CRC **1C8BD121** no site:  
[https://super.presidencia.gov.br/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://super.presidencia.gov.br/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)

**Referência:** Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 10099.100495/2021-11

SUPER nº 4903905

Palácio do Planalto - 4º andar - Sala: 426 - Telefone: 61-3411-1121

CEP 70150-900 - Brasília/DF - <https://www.gov.br/planalto/pt-br>



Sanciono

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).

**O Congresso Nacional decreta:**

**Art. 1º** Esta Lei 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 regulamentar o serviço de praticagem e conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos preços dos 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).

**Art. 2º** A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º.....

.....  
XXII – Zona de Praticagem – área geográfica delimitada em razão de peculiaridades locais que dificultam a livre e segura movimentação de embarcações, de forma a exigir a constituição e a disponibilidade permanente de serviço de praticagem.” (NR)

“Art. 12. ....

§ 1º O serviço de praticagem é atividade essencial, de natureza privada, cujo objetivo é garantir o interesse público da segurança da navegação, da salvaguarda da vida humana e da proteção ao meio ambiente.

§ 2º O serviço de praticagem deve estar permanentemente disponível, de forma a prover a continuidade e a eficiência do tráfego aquaviário.

§ 3º É dever do Estado garantir a adequada e livre prestação do serviço de praticagem, nos termos desta Lei.” (NR)

“Art. 12-A. O serviço de praticagem compreende o prático, a lancha de prático e a atalaia.

Parágrafo único. Os práticos são responsáveis pela implantação e pela manutenção da infraestrutura e dos equipamentos necessários à execução do serviço de praticagem, pelo treinamento de colaboradores e pela permanente disponibilidade da estrutura.”

“Art. 13. O serviço de praticagem será executado exclusivamente por práticos devidamente habilitados pela autoridade marítima.

.....  
§ 2º A manutenção da habilitação do práctico dependerá:

I – do cumprimento da frequência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima;

II – da realização dos cursos de aperfeiçoamento determinados pela autoridade marítima; e

III – do cumprimento das recomendações e das determinações oriundas dos organismos internacionais competentes, desde que reconhecidas pela autoridade marítima.

§ 3º É assegurado a todo práctico, na forma prevista no **caput** deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem, atendida a regulação técnica e econômica da atividade, nos termos desta Lei.

§ 4º A autoridade marítima poderá, desde que atendidos os requisitos por ela estabelecidos em regulamento específico, conceder exclusivamente a Comandantes brasileiros de navios de bandeira brasileira que tenham até 100 m (cem metros) de comprimento e cuja tripulação seja composta de, no mínimo, 2/3 (dois terços) de brasileiros Certificado de Isenção de Praticagem, que os habilitará a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem ou em parte dela, observado que a isenção:

I – não desobrigará o tomador de serviço do pagamento da remuneração devida à praticagem local pela permanente disponibilidade do serviço nem da comunicação à atalaia coordenadora sobre o trânsito pretendido, para embarcações com arqueação bruta a partir de 500 (quinhentos), salvo as hipóteses previstas no § 6º deste artigo;

II – será precedida de análise de risco, a qual comprove que a concessão não aumentará o risco à navegação ou colocará em perigo os canais de acesso portuários e suas estruturas adjacentes;

III – levará em conta a necessidade do cumprimento de períodos prévios de descanso para o Comandante, a serem determinados e monitorados pela autoridade marítima; e

IV – dependerá, cumulativamente ou não, do cumprimento pelo Comandante de:

a) 6 (seis) meses de atuação prévia como Comandante do navio dentro da zona de praticagem específica ou da subzona para a isenção objeto da concessão;

b) posteriormente, 6 (seis) meses de realização de fainas de praticagem, assistido por práctico da respectiva zona de praticagem ou de sua subzona, em total não inferior a 12 (doze) fainas.





§ 5º Em cada zona de praticagem, os profissionais prestarão o serviço de acordo com escala de rodízio única homologada pela autoridade marítima, garantida a frequência de manobras que assegure a proficiência, a distribuição equânime e a disponibilidade permanente do serviço de praticagem.

§ 6º O serviço de praticagem será obrigatório em todas as zonas de praticagem para embarcações com arqueação bruta superior a 500 (quinhentos), salvo:

I – as hipóteses 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 – o caso de embarcações regionais, empurradores, balsas e comboio integrado de balsas, classificadas para operar exclusivamente na navegação interior, independentemente da arqueação, e que arvore a bandeira brasileira.” (NR)

“Art. 14. ....

Parágrafo único. Para assegurar a ininterruptibilidade do serviço, a autoridade marítima poderá:

I – estabelecer o número necessário de práticos para cada zona de praticagem, conforme norma específica própria, o qual deverá ser revisado periodicamente, de forma a atender às necessidades do tráfego marítimo, fluvial e lacustre na respectiva zona e à manutenção da qualificação dos práticos;

II – fixar, em caráter excepcional e temporário, o valor referente aos serviços em cada zona de praticagem;

.....” (NR)

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

§ 1º Caso seja necessário o revezamento de práticos, eles serão alojados com as mesmas condições dos oficiais de bordo, preferencialmente em camarotes individuais e independentes que garantam o conforto térmico e as efetivas condições para seu descanso satisfatório, e o Comandante do navio ficará responsável por garantir a adequação das instalações.

§ 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.

§ 3º A autoridade marítima, mediante provocação fundamentada de quaisquer das partes contratantes, poderá fixar, em caráter extraordinário, excepcional e temporário, o preço do serviço de praticagem, por período não superior a 12 (doze) meses, prorrogável por igual período, nas seguintes hipóteses:



I – para cumprimento do disposto no inciso II do parágrafo único do art. 14 desta Lei; ou

II – quando comprovado o abuso de poder econômico ou a defasagem dos valores do serviço de praticagem.

§ 4º A autoridade marítima realizará juízo de admissibilidade, por decisão fundamentada, quanto à provocação referente a abuso de poder econômico por quaisquer das partes ou defasagem dos valores de serviço de praticagem.

§ 5º Conhecida a provocação de que trata o § 4º deste artigo, a autoridade marítima formará e presidirá comissão temporária, paritária e de natureza consultiva, composta de representantes da entidade prestadora de serviço de praticagem, do armador tomador de serviços de praticagem da respectiva zona e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a qual terá até 45 (quarenta e cinco) dias para emitir parecer consultivo.

§ 6º A regulação econômica pela autoridade marítima respeitará a livre negociação e poderá observar a atualização monetária anual, os preços costumeiramente praticados em cada zona de praticagem, os contratos vigentes e o tempo e a qualidade do serviço.”

“Art. 15-B. As orientações sobre rumos e velocidades, em assessoria ao Comandante da embarcação, serão transmitidas exclusivamente por práticos aos Comandantes quando suas embarcações estiverem navegando nas zonas de praticagem.”

“Art. 15-C. A autoridade marítima fixará, conforme periodicidade estabelecida em norma específica, a lotação de práticos necessária em cada zona de praticagem, com observância dos seguintes parâmetros:

I – o número e a duração média das manobras em que foram utilizados serviços de praticagem, em cada zona de praticagem, nos 24 (vinte e quatro) meses anteriores à fixação;

II – as alterações significativas e efetivas que afetem o movimento de embarcações na zona de praticagem;

III – a necessidade de garantir aos práticos de cada zona de praticagem a execução de manobras sem sobrecarga permanente de trabalho; e

IV – o estabelecimento de frequência de manobras adequada que assegure a manutenção da proficiência uniforme de todos os práticos em cada zona de praticagem.”

**Art. 3º** O **caput** do art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XXXI:

“Art. 27. ....

.....



XXXI – participar da comissão prevista no § 5º do art. 15-A da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

.....” (NR)

**Art. 4º** Fica revogado o § 2º do art. 24 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

**Art. 5º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 26 de dezembro de 2023 .

Assinatura manuscrita de Rodrigo Pacheco em tinta azul.

Senador Rodrigo Pacheco  
Presidente do Senado Federal

LEI Nº 14.813, DE 15 DE JANEIRO DE 2024

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).

**O P R E S I D E N T E D A R E P Ú B L I C A**

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

Lei:

Art. 1º Esta Lei 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 regulamentar o serviço de praticagem e conferir segurança jurídica e estabilidade regulatória aos preços dos 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).

Art. 2º A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º .....

.....  
XXII – Zona de Praticagem – área geográfica delimitada em razão de peculiaridades locais que dificultam a livre e segura movimentação de embarcações, de forma a exigir a constituição e a disponibilidade permanente de serviço de praticagem.” (NR)

“Art. 12. ....

§ 1º O serviço de praticagem é atividade essencial, de natureza privada, cujo objetivo é garantir o interesse público da segurança da navegação, da salvaguarda da vida humana e da proteção ao meio ambiente.



§ 2º O serviço de praticagem deve estar permanentemente disponível, de forma a prover a continuidade e a eficiência do tráfego aquaviário.

§ 3º É dever do Estado garantir a adequada e livre prestação do serviço de praticagem, nos termos desta Lei.” (NR)

“Art. 12-A. O serviço de praticagem compreende o prático, a lancha de prático e a atalaia.

Parágrafo único. Os práticos são responsáveis pela implantação e pela manutenção da infraestrutura e dos equipamentos necessários à execução do serviço de praticagem, pelo treinamento de colaboradores e pela permanente disponibilidade da estrutura.”

“Art. 13. O serviço de praticagem será executado exclusivamente por práticos devidamente habilitados pela autoridade marítima.

.....  
§ 2º A manutenção da habilitação do prático dependerá:

I – do cumprimento da frequência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima;

II – da realização dos cursos de aperfeiçoamento determinados pela autoridade marítima; e

III – do cumprimento das recomendações e das determinações oriundas dos organismos internacionais competentes, desde que reconhecidas pela autoridade marítima.

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

§ 4º A autoridade marítima poderá, desde que atendidos os requisitos por ela estabelecidos em regulamento específico, conceder exclusivamente a Comandantes brasileiros de navios de bandeira brasileira que tenham até 100 m (cem metros) de comprimento e cuja tripulação seja composta de, no mínimo, 2/3 (dois terços) de brasileiros Certificado de Isenção de Praticagem, que os habilitará a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem ou em parte dela, observado que a isenção:

I – não desobrigará o tomador de serviço do pagamento da remuneração devida à praticagem local pela permanente disponibilidade do serviço nem da comunicação à atalaia coordenadora sobre o trânsito pretendido, para embarcações com arqueação bruta a partir de 500 (quinhentos), salvo as hipóteses previstas no § 6º deste artigo;



II – será precedida de análise de risco, a qual comprove que a concessão não aumentará o risco à navegação ou colocará em perigo os canais de acesso portuários e suas estruturas adjacentes;

III – levará em conta a necessidade do cumprimento de períodos prévios de descanso para o Comandante, a serem determinados e monitorados pela autoridade marítima; e

IV – dependerá, cumulativamente ou não, do cumprimento pelo Comandante de:

a) 6 (seis) meses de atuação prévia como Comandante do navio dentro da zona de praticagem específica ou da subzona para a isenção objeto da concessão;

b) posteriormente, 6 (seis) meses de realização de fainas de praticagem, assistido por prático da respectiva zona de praticagem ou de sua subzona, em total não inferior a 12 (doze) fainas.

§ 5º Em cada zona de praticagem, os profissionais prestarão o serviço de acordo com escala de rodízio única homologada pela autoridade marítima, garantida a frequência de manobras que assegure a proficiência, a distribuição equânime e a disponibilidade permanente do serviço de praticagem.

§ 6º O serviço de praticagem será obrigatório em todas as zonas de praticagem para embarcações com arqueação bruta superior a 500 (quinhentos), salvo:

I – as hipóteses 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 – o caso de embarcações regionais, empurradores, balsas e comboio integrado de balsas, classificadas para operar exclusivamente na navegação interior, independentemente da arqueação, e que arvoem a bandeira brasileira.” (NR)

“Art. 14. ....

Parágrafo único. Para assegurar a ininterruptibilidade do serviço, a autoridade marítima poderá:

I – estabelecer o número necessário de práticos para cada zona de praticagem, conforme norma específica própria, o qual deverá ser revisado periodicamente, de forma a atender às necessidades do tráfego marítimo, fluvial e lacustre na respectiva zona e à manutenção da qualificação dos práticos;

II – fixar, em caráter excepcional e temporário, o valor referente aos serviços em cada zona de praticagem;

.....” (NR)

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

§ 1º Caso seja necessário o revezamento de práticos, eles serão alojados com as mesmas condições dos oficiais de bordo, preferencialmente em camarotes individuais e independentes que garantam o conforto térmico e as efetivas condições para seu descanso satisfatório, e o Comandante do navio ficará responsável por garantir a adequação das instalações.

§ 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.

§ 3º A autoridade marítima, mediante provocação fundamentada de quaisquer das partes contratantes, poderá fixar, em caráter extraordinário, excepcional e temporário, o preço do serviço de praticagem, por período não superior a 12 (doze) meses, prorrogável por igual período, nas seguintes hipóteses:

I – para cumprimento do disposto no inciso II do parágrafo único do art. 14 desta Lei; ou

II – quando comprovado o abuso de poder econômico ou a defasagem dos valores do serviço de praticagem.

§ 4º A autoridade marítima realizará juízo de admissibilidade, por decisão fundamentada, quanto à provocação referente a abuso de poder econômico por quaisquer das partes ou defasagem dos valores de serviço de praticagem.

§ 5º Conhecida a provocação de que trata o § 4º deste artigo, a autoridade marítima formará e presidirá comissão temporária, paritária e de natureza consultiva, composta de representantes da entidade prestadora de serviço de praticagem, do armador tomador de serviços de praticagem da respectiva zona e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a qual terá até 45 (quarenta e cinco) dias para emitir parecer consultivo.

§ 6º A regulação econômica pela autoridade marítima respeitará a livre negociação e poderá observar a atualização monetária anual, os preços costumeiramente praticados em cada zona de praticagem, os contratos vigentes e o tempo e a qualidade do serviço.”

“Art. 15-B. As orientações sobre rumos e velocidades, em assessoria ao Comandante da embarcação, serão transmitidas exclusivamente por práticos aos Comandantes quando suas embarcações estiverem navegando nas zonas de praticagem.”

“Art. 15-C. A autoridade marítima fixará, conforme periodicidade estabelecida em norma específica, a lotação de práticos necessária em cada zona de praticagem, com observância dos seguintes parâmetros:

I – o número e a duração média das manobras em que foram utilizados serviços de praticagem, em cada zona de praticagem, nos 24 (vinte e quatro) meses anteriores à fixação;

II – as alterações significativas e efetivas que afetem o movimento de embarcações na zona de praticagem;

III – a necessidade de garantir aos práticos de cada zona de praticagem a execução de manobras sem sobrecarga permanente de trabalho; e

IV – o estabelecimento de frequência de manobras adequada que assegure a manutenção da proficiência uniforme de todos os práticos em cada zona de praticagem.”

Art. 3º O **caput** do art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XXXI:

“Art. 27. ....

.....  
 XXXI – participar da comissão prevista no § 5º do art. 15-A da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

.....” (NR)

Art. 4º Fica revogado o § 2º do art. 24 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 15 de janeiro de 2024; 203º da Independência e 136º da República..