



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 117, DE 2010

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 estimular a livre concorrência no serviço de praticagem.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 12.”

§ 1º É livre o exercício privado da praticagem.

§ 2º É vedado ao Poder Público o estabelecimento de normas que importem em limitação à oferta do serviço ou restrição à concorrência.”
(NR)

“Art. 13. O serviço de praticagem constitui prerrogativa profissional de práticos devidamente habilitados pelo Poder Público federal.

§ 1º A habilitação será concedida por períodos de cinco anos, sem limitação de vagas, especificamente para cada zona de praticagem, mediante aprovação em exame teórico e prático.

§ 2º Poderão ser candidatos aquaviários ou amadores habilitados há mais de dois anos em categoria equivalente à de Capitão-Amador.

§ 3º Os exames serão realizados, no mínimo, a cada ano, e serão considerados habilitados como práticos todos os candidatos que alcançarem as notas mínimas de aprovação.

§ 4º A renovação da habilitação de prático será condicionada à aprovação em exames específicos.” (NR)

Art. 2º A Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“**Art. 33.**

.....

§ 5º.....

I –

.....

e) manter, sem caráter de exclusividade, serviço de praticagem.”
(NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Ficam revogados os arts. 14 e 15 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

JUSTIFICAÇÃO

A praticagem é uma atividade altamente especializada e essencial ao bom funcionamento dos portos. Nos termos da Lei nº 9.537, de 1997, que rege a matéria, consiste no “conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação”. Em síntese, o prático orienta o comandante dos navios nas manobras de atracação e desatracação em cada porto.

Atualmente, a praticagem é exercida por profissionais habilitados pela Marinha para cada zona de praticagem em que está dividida a costa brasileira. A habilitação de práticos está limitada, entretanto, a um número restrito de vagas por zona de praticagem. Além disso, a Marinha organiza escalas de serviço entre os profissionais habilitados, o que impede a concorrência entre eles.

Estabeleceu-se, portanto, um verdadeiro cartório, que impede a entrada de novos profissionais no setor e tem propiciado aos privilegiados que detém habilitação para as zonas de praticagem mais demandadas a cobrança de preços estratosféricos. Nos principais portos do País esses profissionais chegam a ter uma renda de duzentos mil reais por mês. Nos demais, é comum alcançar-se uma renda mensal superior a sessenta mil reais.

Esse quadro onera não apenas as empresas que atuam na cadeia logística, mas principalmente o conjunto da população, uma vez que reduz a geração de empregos nos segmentos exportadores e encarece o preço dos produtos importados.

Estudo realizado em 2008 pelo Centro de Estudos em Gestão Naval da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo concluiu que no porto de Santos, por exemplo, os custos de praticagem poderiam ser reduzidos em até 54%, o que reduziria os custos dos serviços portuários médios por contêiner em cerca de 8%.

A presente proposição tem por objetivo mudar esse quadro, de modo a estimular a entrada de novos profissionais nesse segmento e a propiciar a formação de mercados competitivos em todas as zonas de praticagem.

Estabelece-se o princípio de que a praticagem pode ser livremente exercida, vedando-se ao poder público o estabelecimento de normas que importem em limitação da oferta ou em restrição à concorrência, como atualmente ocorre.

Assegura-se a qualquer interessado o ingresso no setor, mediante habilitação que comprove sua aptidão para o desempenho da profissão, sem qualquer limitação de vagas.

Com vistas a impedir que se formem cartéis ou monopólios em cada zona de praticagem, incluiu-se entre as responsabilidades das Administrações Portuárias a de manter serviço de praticagem. Esse serviço será oferecido, entretanto, sem caráter de exclusividade, facultando-se a contratação de quaisquer práticos habilitados para a respectiva zona de praticagem.

Conto com o apoio de meus Pares para a aprovação dessa proposição, que contribuirá para a desoneração da cadeia logística nacional.

Sala das Sessões,

Senador **DEMÓSTENES TORRES**

LEGISLAÇÃO CITADA

Quadro comparativo entre a Lei nº 9.537, de 1997 e a Lei nº 8.630, de 1993, com o texto do projeto que apresenta sobre praticagem nos portos.

Texto da Lei 9.537, de 1997	Texto do projeto	OBS.
<p style="text-align: center;">CAPÍTULO III Do Serviço de Praticagem</p> <p>Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.</p>	<p style="text-align: center;">"Art. 12.</p> <p>§ 1º É livre o exercício privado da praticagem.</p> <p>§ 2º É vedado ao Poder Público o estabelecimento de normas que importem em limitação à oferta do serviço ou restrição à concorrência." (NR)</p>	Estabelece a livre concorrência.
<p>Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.</p> <p>§ 1º A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, sendo concedida especificamente para cada zona de praticagem, após a aprovação em exame e estágio de qualificação.</p> <p>§ 2º A manutenção da habilitação do prático depende do cumprimento da freqüência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima.</p> <p>§ 3º É assegurado a todo prático, na forma prevista no <i>caput</i> deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem.</p> <p>§ 4º A autoridade marítima</p>	<p style="text-align: center;">"Art. 13. O serviço de praticagem constitui prerrogativa profissional de práticos devidamente habilitados pelo Poder Público federal.</p> <p>§ 1º A habilitação será concedida por períodos de cinco anos, sem limitação de vagas, especificamente para cada zona de praticagem, mediante aprovação em exame teórico e prático.</p> <p>§ 2º Poderão ser candidatos aquaviários ou amadores habilitados há mais de dois anos em categoria equivalente à de Capitão-Amador.</p> <p>§ 3º Os exames serão realizados, no mínimo, a cada ano, e serão considerados habilitados como práticos todos os candidatos que alcançarem as notas mínimas de aprovação.</p> <p>§ 4º A renovação da habilitação de prático será condicionada à aprovação em exames específicos." (NR)</p>	Acaba com a fixação de quantitativo, para evitar monopólio e estimular a concorrência.

<p>pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.</p>		
<p>Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993</p> <p>Art. 33. A Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.</p> <p>§ 5º Cabe à Administração do Porto, sob coordenação: I - da autoridade marítima:</p>	<p>Art. 2º A Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passa a vigorar com a seguinte alteração:</p> <p>“Art. 33.</p> <p>.....</p> <p>§ 5º.....</p> <p>I –</p> <p>.....</p> <p>e) manter, sem caráter de exclusividade, serviço de praticagem.” (NR)</p>	<p>Para fixar a não exclusividade do serviço de praticagem.</p>
	<p>Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.</p>	
<p>Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.</p> <p>Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas.</p> <p>Parágrafo único. Para assegurar o disposto no <i>caput</i> deste artigo, a autoridade</p>	<p>Art. 4º Ficam revogados os arts. 14 e 15 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.</p>	<p>Como deixa de haver a fixação de número de prático por zona, visando estimular a concorrência, então o razoável é revogar os artigos 14 e 15.</p>

<p>marítima poderá:</p> <ul style="list-style-type: none"> I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem; II - fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem; III - requisitar o serviço de práticos. <p>Art. 15. O prático não pode recusar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento deste.</p>		
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997.

Regulamento

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I **Disposições Gerais**

Art. 1º A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta Lei.

§ 1º As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2º As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no que couber, ao previsto nesta Lei.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Amador - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional;

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional;

III - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

IV - Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

VI - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizígia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação;

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo;

XVII - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo;

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima;

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

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.

Art. 3º Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei.

Art. 4º São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;

b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;

c) realização de inspeções navais e vistorias;

d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;

e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;

f) ceremonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;

g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;

h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;

i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;

j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;

l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação;

m) aplicação de penalidade pelo Comandante;

II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;

III - determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada;

IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;

V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

VI - estabelecer os limites da navegação interior;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval;

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Art. 4º-A. Sem prejuízo das normas adicionais expedidas pela autoridade marítima, é obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física dos passageiros e da tripulação. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

§ 1º O tráfego de embarcação sem o cumprimento do disposto no caput deste artigo sujeita o infrator às medidas administrativas previstas nos incisos I e II do caput do art. 16, bem como às penalidades previstas no art. 25, desta Lei. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

§ 2º Em caso de reincidência, a penalidade de multa será multiplicada por 3 (três), além de ser apreendida a embarcação e cancelado o certificado de habilitação. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

§ 3º A aplicação das medidas administrativas e das penalidades previstas neste artigo não exime o infrator da devida responsabilização nas esferas cível e criminal. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

Art. 5º A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

I - não entrar no porto;

II - não sair do porto;

III - sair das águas jurisdicionais;

IV - arribar em porto nacional.

Art. 6º A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres.

CAPÍTULO II Do Pessoal

Art. 7º Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações.

Parágrafo único. O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho.

Art. 8º Compete ao Comandante:

I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;

II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

III - manter a disciplina a bordo;

IV - proceder:

a) à lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos a bordo, nos termos da legislação específica;

b) ao inventário e à arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os à autoridade competente, nos termos da legislação específica;

c) à realização de casamentos e aprovação de testamentos *in extremis*, nos termos da legislação específica;

V - comunicar à autoridade marítima:

a) qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar;

- b) acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação;
- c) infração desta Lei ou das normas e dos regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação.

Parágrafo único. O descumprimento das disposições contidas neste artigo sujeita o Comandante, nos termos do art. 22 desta Lei, às penalidades de multa ou suspensão do certificado de habilitação, que podem ser cumulativas.

Art. 9º Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Art. 10. O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia da segurança das pessoas, da embarcação e da carga transportada, pode:

I - impor sanções disciplinares previstas na legislação pertinente;

II - ordenar o desembarque de qualquer pessoa;

III - ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para a manutenção da integridade física de terceiros, da embarcação ou da carga;

IV - determinar o alijamento de carga.

Art. 11. O Comandante, no caso de impedimento, é substituído por outro tripulante, segundo a precedência hierárquica, estabelecida pela autoridade marítima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

CAPÍTULO III Do Serviço de Praticagem

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.

§ 1º A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, sendo concedida especificamente para cada zona de praticagem, após a aprovação em exame e estágio de qualificação.

§ 2º A manutenção da habilitação do prático depende do cumprimento da freqüência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima.

§ 3º É assegurado a todo prático, na forma prevista no *caput* deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem.

§ 4º A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas.

Parágrafo único. Para assegurar o disposto no *caput* deste artigo, a autoridade marítima poderá:

- I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem;
- II - fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem;
- III - requisitar o serviço de práticos.

Art. 15. O prático não pode recusar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento deste.

CAPÍTULO IV Das Medidas Administrativas

Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

- I - apreensão do certificado de habilitação;
- II - apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação;
- III - embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação;
- IV - embargo da obra;
- V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

§ 1º A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta Lei, possuindo caráter complementar a elas.

§ 2º As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a sua imposição.

Art. 17. A embarcação apreendida deve ser recolhida a local determinado pela autoridade marítima.

§ 1º A autoridade marítima designará responsável pela guarda de embarcação apreendida, o qual poderá ser seu proprietário, armador, ou preposto.

§ 2º A irregularidade determinante da apreensão deve ser sanada no prazo de noventa dias, sob pena de a embarcação ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 18. O proprietário, armador ou preposto responde, nesta ordem, perante à autoridade marítima, pelas despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida.

Art. 19. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitam o causador a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, independentemente da penalidade prevista.

Art. 20. A autoridade marítima sustará o andamento de qualquer documento ou ato administrativo de interesse de quem estiver em débito decorrente de infração desta Lei, até a sua quitação.

Art. 21. O procedimento para a aplicação das medidas administrativas obedecerá ao disposto no Capítulo V.

Parágrafo único. Para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação, a autoridade marítima poderá aplicar as medidas administrativas liminarmente.

CAPÍTULO V Das Penalidades

Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

Art. 23. Constatada infração, será lavrado Auto de Infração pela autoridade competente designada pela autoridade marítima.

§ 1º Cópia do Auto de Infração será entregue ao infrator, que disporá de quinze dias úteis, contados da data de recebimento do Auto, para apresentar sua defesa.

§ 2º Será considerado revel o infrator que não apresentar sua defesa.

Art. 24. A autoridade a que se refere o artigo anterior disporá de trinta dias para proferir sua decisão, devidamente fundamentada.

§ 1º Da decisão a que se refere o *caput* deste artigo caberá recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de cinco dias úteis, contado da data da respectiva notificação, dirigido à autoridade superior designada pela autoridade marítima, que proferirá decisão no prazo e forma previstos no *caput*.

§ 2º Em caso de recurso contra a aplicação da pena de multa, será exigido o depósito prévio do respectivo valor, devendo o infrator juntar, ao recurso, o correspondente comprovante.

Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - multa;

II - suspensão do certificado de habilitação;

III - cancelamento do certificado de habilitação;

IV - demolição de obras e benfeitorias.

Parágrafo único. As penalidades previstas nos incisos I e IV poderão ser cumuladas com qualquer das outras.

Art. 26. O Poder Executivo fixará anualmente o valor das multas, considerando a gravidade da infração.

Art. 27. A pena de suspensão não poderá ser superior a doze meses.

Art. 28. Decorridos dois anos de imposição da pena de cancelamento, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os requisitos estabelecidos para a certificação de habilitação.

Art. 29. A demolição, ordenada pela autoridade marítima, de obra ou benfeitoria será realizada pelo infrator, que arcará também com as despesas referentes à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação.

Parágrafo único. A autoridade marítima poderá providenciar diretamente a demolição de obra e a recomposição do local, por seus próprios meios ou pela contratação de terceiros, às expensas do infrator.

Art. 30. São circunstâncias agravantes:

I - reincidência;

II - emprego de embarcação na prática de ato ilícito;

III - embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica;

IV - grave ameaça à integridade física de pessoas.

Art. 31. A aplicação das penalidades para as infrações das normas baixadas em decorrência do disposto na alínea *b* do inciso I do art. 4º desta Lei, cometidas nas áreas adjacentes às praias, far-se-á:

I - na hipótese prevista no art. 6º desta Lei, pelos órgãos municipais competentes, no caso da pena de multa, sem prejuízo das penalidades previstas nas leis e posturas municipais;

II - pela autoridade competente designada pela autoridade marítima, nos demais casos.

Art. 32. Ressalvado o disposto no § 2º do art. 24 desta Lei, o infrator disporá do prazo de quinze dias corridos, a contar da intimação, para pagar a multa.

Art. 33. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela autoridade marítima, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

Parágrafo único. Nos casos de que trata este artigo, é vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada no curso de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção da hipótese de poluição das águas.

Art. 34. Respondem solidária e isoladamente pelas infrações desta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador ou preposto;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais;

IV - o autor material.

Art. 35. As multas, exceto as previstas no inciso I do art. 31, serão arrecadadas pela autoridade marítima, sendo o montante auferido empregado nas atividades de fiscalização desta Lei e das normas decorrentes.

CAPÍTULO VI Disposições Finais e Transitórias

Art. 36. As normas decorrentes desta Lei obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.

Art. 37. A argüição contra normas ou atos baixados em decorrência desta Lei será encaminhada à autoridade que os aprovou e, em grau de recurso, à autoridade à qual esta estiver subordinada.

Art. 38. As despesas com os serviços a serem prestados pela autoridade marítima, em decorrência da aplicação desta Lei, tais como vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros, serão indenizadas pelos interessados.

Parágrafo único. Os emolumentos previstos neste artigo terão seus valores estipulados pela autoridade marítima e serão pagos no ato da solicitação do serviço.

Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.

Art. 40. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de cento e oitenta dias, contado a partir da data de sua publicação.

Art. 41. Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

Art. 42. Revogam-se o Decreto-Lei nº 2.161, de 30 de abril de 1940; os §§ 1º e 2º do art. 3º, o art. 5º e os arts. 12 a 23 do Decreto-Lei nº 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-Lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941; o Decreto-Lei nº 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-Lei nº 4.557, de 10 de agosto de 1942; a Lei nº 5.838, de 5 de dezembro de 1972; e demais disposições em contrário.

Brasília, 11 de dezembro de 1997, 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Mauro Cesar Rodrigues Pereira

Eliseu Padilha

Raimundo Brito

Gustavo Krause

Este texto não substitui o publicado no DOU de 12.12.1997

(Às Comissões Constituição, Justiça e Cidadania; e de Serviços de Infraestrutura, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 29/04/2010.