

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 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).

Proposta de emenda supressiva

Exclua-se do Projeto de Lei nº 757, de 2022, a redação dada ao novo artigo 13, da Lei nº 9.537, de 1997.

JUSTIFICAÇÃO

Como ressaltado não é adequado, nem conveniente, estabelecer uma regulamentação vinculativa desses serviços, no âmbito internacional, em razão de suas particularidades regionais, requerendo aos Estados que, dentro do possível, adotem as recomendações nela constantes. A redação proposta representa um risco ao dar um caráter deontológico às recomendações não mandatárias publicadas pela IMO.

§ 3º: Considera a existência de uma regulação econômica fictícia. Mais adiante a atribui ao regulador técnico (Marinha do Brasil), em contrariedade à literatura econômica, que recomenda que a regulação técnica e econômica devem ser exercidas por órgãos diferentes, evitando-se assim o fenômeno da Captura Econômica. Neste sentido, estudo realizado pelo BNDES em 2012, propõe que a regulação técnica continue a ser exercida pela Marinha, recomendando que a regulação econômica seja exercida pela ANTAQ, respeitando-se as vocações das instituições.

§ 4º: A habilitação de comandantes está prevista na LESTA (art. 13, § 4º da redação atual) sendo regulamentada na NORMAM 311, emanada pela Autoridade Marítima (AM).

A AM já criou mecanismos suficientes para mitigar os riscos de não se ter o Prático a bordo, que são os constantes na Seção VII, do Capítulo 2 e art 4.4 da NORMAM-311, e os considera adequados.

Ainda de acordo com o Acórdão 2707/2022 do TCU, foi recomendado que a AM flexibilizasse os critérios para a emissão de PEC, já atendido pelos dispositivos citados. A redação proposta no substitutivo se contrapõe aos padrões de gestão recomendados por aquele Tribunal, órgão auxiliar do próprio Congresso Nacional.

A proposta limita a emissão de uma PEC, sem análise dos necessários critérios técnicos.

Adicionalmente, a redação proposta, conjugada com dispositivos do substitutivo, permite a cobrança da atalaia aos navios que gozem da PEC, acarretando em possíveis judicializações.



§ 5º: A ERU é hoje o instrumento usado pela Autoridade Marítima (AM) para garantir a habilitação equitativa dos práticos nos diversos tipos de navios, contudo não é um instrumento unânime dentre as AM de todos os países. Ademais, leva ao monopólio na atividade quando obriga o tomador de serviço a contratar obrigatoriamente o práctico escalado. Assim sendo, não deve constar em lei.

§ 6º: O dispositivo leva a isenção de navios estrangeiros de pequeno porte, hoje não prevista na NORMAM 311

A AM e os Armadores entendem que serão mantidas as isenções previstas na Tabela do Anexo 4-F da NORMAM-311, que resume os mecanismos para mitigar os riscos de não se ter o Prático a bordo, previstos Capítulo 4 da NORMAM-311, a praticagem facultativa, e os considera adequados.

