



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Weverton

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 757, de 2022, 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).

Relator: Senador **WEVERTON**

I – RELATÓRIO

Vem para análise desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei 757, de 2022, de autoria do Poder Executivo, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário, 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 PL dispõe de cinco artigos onde o art. 1º trata da sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, regulamentando o serviço de praticagem, além de alterar a Lei nº 10.233, de 2001, que dispõe sobre a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

O art. 2º altera o artigo 2º, 12, 13, 14, acrescenta os arts. 12-A, 15-A, 15-B, 15-C, para estabelecer a Zona de Praticagem; definir o serviço de praticagem como atividade essencial, de natureza privada; os parâmetros para que a Autoridade Marítima institua anualmente a lotação dos profissionais; a remuneração; assegurar a ininterruptibilidade dos serviços; as orientações sobre rumos e velocidades em assessoria ao comandante da embarcação; a fixação pela Autoridade Marítima, por meio de normas específicas, da lotação de práticos necessários em cada zona de praticagem.

O art. 3º altera o caput do art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Antaq, com o objetivo de determinar que a mesma participe da Comissão Temporária presidida pela Autoridade Marítima, quando provocada por denúncias de abuso de poder econômico por quaisquer das partes envolvidas ou defasagem dos valores de serviço de praticagem.

O art. 4º revoga o § 2º do art. 24 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

Esgotado o prazo regimental, foram apresentadas 11 emendas.

A **emendas nº 1** do Senador Chico Rodrigues e a **emenda nº 8** do Senador Esperidião Amin, propõe alterações ao art. 12 da proposição, retirando o caráter de interesse público da atividade de praticagem.

A **emendas nº 2** do Senador Chico Rodrigues e a **emenda nº 9** do Senador Espiridião Amin, suprimem o art. 15- A que trata da obrigação da fixação anual da lotação de práticos na zona de praticagem.

A **emendas nº 3** do Senador Chico Rodrigues e **emenda nº 6** do Senador Espiridião Amin, suprimem o art. 15-C retirando da Marinha do Brasil a competência para a regulação econômica da praticagem.

A **emendas nº 4** do Senador Chico Rodrigues, a **emenda nº 5** Senador Zequinha Marinho, e a **emenda nº 7** do Senador Esperidião Amin, suprimem o artigo 13 da proposição, que traz para o status de lei, que os serviços de praticagem sejam executados exclusivamente por práticos devidamente habilitados pela Autoridade Marítima, o estabelecimento da escala de Rodízio Única e outros parâmetros para o exercício da profissão.

A **emenda nº 10**, da Senador Veneziano Vital do Rêgo e a **emenda nº11** do Senador Luis Carlos Heinze, modificam o art. 15- A para estabelecer que a competência para a regulação econômica da atividade de praticagem seja transferida para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

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, altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para consentir que a mesma seja membro da Comissão Temporária a ser formada em casos de denúncias de abuso de poder econômico, emitindo parecer consultivo em até 45 dias.

Em relação ao mérito, 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.

No Brasil, o serviço de praticagem consiste na atividade realizada por práticos de forma autônoma ou em sociedade simples uniprofissionais. 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.

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.

No âmbito da regulação existente, discute-se a falta de regulação dos aspectos econômicos do serviço de praticagem, concomitantemente à regulação técnica pela Autoridade Marítima. Atualmente, o parágrafo único da LESTA já prevê algumas atribuições à Autoridade Marítima no que tange a estabelecer o número de práticos necessário e fixar o preço do serviço para cada zona de praticagem. Nesse mesmo diapasão, a NORMAM-12/DPC prevê a possibilidade de a Autoridade Marítima fixar preços, de forma precária e temporária, para assegurar a disponibilidade do serviço, nos casos excepcionais em que não haja acordo entre as partes. Contudo, nem a lei nem a norma infralegal são claras sobre em que circunstâncias a Autoridade Marítima pode ou deve interferir na questão do preço do serviço. Entendemos, portanto, necessário deixar mais claro na lei como se dará essa interferência.

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 o prazo regimental, foram apresentadas onze emendas, que apesar do elevado mérito, não tivemos como acolhe-las.

As **emendas nº 1 e 8** que retiravam o caráter de interesse público da atividade de praticagem, não foram acolhidas por entendermos que a segurança da navegação é questão de nítido interesse público, na medida em que atesta a salvaguarda da vida humana no mar e a proteção ao meio ambiente.

As **emendas nº 2 e 9**, que suprimem o art. 15- A que trata da obrigação da fixação anual da lotação de práticos na zona de praticagem, não foram atendidas, uma vez que, a própria proposição já estabelece que a autoridade marítima fixará, conforme periodicidade estabelecida em norma específica, a lotação de práticos necessária em cada zona de praticagem.

Também não há como acolher as **emendas nº 3 e 6** que retiram da Marinha do Brasil a competência pela regulação econômica da praticagem, uma vez que a Marinha do Brasil já exerce a regulação dos serviços de praticagem no Brasil, envolvendo aspectos técnicos e econômicos, conforme se depreende da própria Lei nº 9.537/97, quanto em suas normas administrativas denominadas de Normas da Autoridade Marítima (NORMAM-311/DPC). Ademais, a possibilidade de fixação de preço quanto aos serviços de praticagem pela Autoridade Marítima, ou seja, regulação econômica, já se encontra prevista no art. 14 da lei vigente, o que reforça a opção feita quanto a concentração de tais atribuições para a Marinha do Brasil. O texto do Projeto de Lei nº 757 de 2022, na forma de seu substitutivo, preserva essa competência a Marinha do Brasil, que vem regulando com primazia e eficiência o serviço de praticagem.

As **emendas nº 4, 5 e 7**, não merecem prosperar uma vez que suprimem a possibilidade de trazer para Lei, normas infralegais que causam insegurança jurídica aos profissionais que atuam na área. Sobre a Escala de Rodizio Única, esclarecemos que a mesma já vem sendo adotada pela Marinha do Brasil há décadas, servindo de mecanismo que avaliza a manutenção da proficiência do prático, estabelecendo a garantia para que seja realizado o número de manobras suficientes para garantir a segurança

da navegação, além de estabelecer que o serviço de praticagem esteja permanentemente disponível em cada zona de praticagem, posto que o prático escalado não poderá se recusar a executar a manobra, independentemente de horários ou dias da semana. Por se tratar de instrumento tão relevante e que já vem sendo endossado pela Marinha do Brasil de forma a atestar a plena segurança da navegação, não vemos óbices em se efetivar a segurança jurídica decorrente do status legal.

Por fim, as emendas **emenda nº 10 e 11** não serão acolhidas, pois, entendemos ser a Marinha do Brasil o órgão mais competente para executar essa atividade, respeitando sobretudo, a livre negociação, a atualização monetária, os contratos vigentes, o tempo e a qualidade do serviço. Ademais, vale ressaltar que a Câmara dos Deputados aprimorou a legislação vigente ao incluir a possibilidade de admitir provocação de qualquer das partes envolvidas quanto a eventual abusividade ou defasagem de preço, sugerindo a criação de uma Comissão paritária, de caráter consultiva, presidida pela Autoridade Marítima, com a participação de representantes de armadores e práticos, contando, ainda, com a presença da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

III – VOTO

Ante o exposto votamos pela regimentalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e, no mérito, pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 757, de 2022, **rejeitando as emendas de 1 a 11**.

Sala da Comissão,

Senador Weverton