

## PROJETO DE LEI

Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para estabelecer a competência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - 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 com as 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 Diretoria de Portos e Costas da Diretoria-Geral de Navegação do Comando da Marinha 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 Antaq.



.....  
.....  
§ 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 Antaq.” (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 da Infraestrutura elaborar estudos e projeções relativos à disponibilidade do serviço de praticagem, com atenção às exigências de segurança e de acessibilidade às instalações portuárias e em articulação com a autoridade marítima.” (NR)

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

“Art.

27. ....

.....  
.....  
XXX - 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 XXX 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.

Brasília,

PL - ALT LEI 9537-1997 E LEI 10.233-2001 - ANTAQ - SERVIÇOS PRATICAGEM



Brasília, 4 de Fevereiro de 2022

Senhor Presidente da República,

1. Submetemos à sua apreciação proposta de Projeto de Lei, de modernização do serviço de praticagem, que altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para estabelecer a regulação econômica dos serviços de praticagem.
2. O serviço de praticagem, no Brasil, é obrigatório em áreas definidas como de navegação restrita, conhecidas como Zonas de Praticagem - ZPs. Não há regulação econômica da atividade, mas apenas regulação técnica, exercida pela Marinha do Brasil (Autoridade Marítima).
3. O custo do serviço adiciona-se aos demais do setor de transporte, e tem consequências sobre a competitividade da economia. A busca pela eficiência e a consequente redução do “Custo Brasil” passa pelo aperfeiçoamento de cada um dos elos da cadeia de transporte, inclusive, do modo aquaviário. Vale registrar indicativo de participação significativa da praticagem nos custos totais de transporte. De acordo com Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem - ABAC, os custos da praticagem podem representar cerca de 20% dos custos totais da navegação de cabotagem.
4. Cite-se ainda a Comissão Nacional Para Assuntos de Praticagem - CNAP, que estimou potencial de economia de até 60% de custos unitários e cerca de R\$ 156 milhões/ano somente na Zona de Praticagem do Porto de Santos, com a implementação de mecanismos de regulação econômica no mercado de serviços de praticagem. Extrapolando essa economia para as outras zonas de praticagem do Brasil, pode-se alcançar economia superior a R\$ 1 bilhão de reais anuais.
5. A regulação técnica do mercado de serviços de praticagem é exercida pela Autoridade Marítima e observa os aspectos de segurança da atividade. Falta amparo legislativo que inclua outros aspectos a serem observados, notadamente, a racionalização de custos e avaliação de outros incentivos à eficiência econômica. Esse amparo é o objetivo do projeto em comento, que propicia a inclusão apropriada dos fatores custo e eficiência no processo decisória da regulação.
6. Registre-se que há experiência internacional de regulação econômica do mercado de serviços de praticagem, com o propósito de racionalização de custos e outros incentivos à eficiência. Podem ser citados como exemplos os seguintes países: Argentina, Holanda, Suécia, Itália, Noruega, Grécia, Alemanha, França e Dinamarca. Dessa forma, o Projeto de Lei que se propõe permite ao Brasil aderir às boas práticas regulatórias de outras economias.
7. O Brasil já dispõe de capacidade técnica e experiência para implementar regulação econômica no setor de transporte marítimo, que poderá ser efetuada por meio da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq, agência reguladora do setor aquaviário. Para tanto, altera-se a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, de modo definir a competência da Antaq para realizar a regulação econômica do serviço de praticagem, além da competência de fiscalizar a prestação desse serviço quanto ao aspecto econômico,

mantendo-se inalterada a competência da Autoridade Marítima para fiscalizar questões relacionadas à regulação técnica.

8. O projeto estabelece, ainda, que caberá a órgão colegiado estabelecer em regulamento os parâmetros a serem observados na regulação econômica dos serviços de praticagem, de forma a garantir a economicidade e a manutenção da qualidade dos serviços.

9. O Projeto de Lei proposto altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para incluir a definição de Zona de Praticagem no art. 2º, estabelecendo ainda a competência da Diretoria de Portos e Costas da Diretoria de Geral de Navegação do Comando da Marinhapara estabelecer as Zonas de Praticagem. Já o art. 13 da mesma Lei é alterado para que os serviços de praticagem possam ser prestados, individualmente ou por sociedade empresarial.

10. O projeto ampara exigência de publicidade de informações contábeis, financeiras e outras que a Antaq avaliar pertinente. Isso diminui assimetria de informação entre regulado e regulador, o que favorece a adoção de boas práticas regulatórias. Ademais, promove transparência de custos e incentiva a eficiência econômica da atividade, em benefício do consumidor e da competitividade do País.

11. O art. 14 da Lei nº 9.537, de 1997, é alterado para retirar a possibilidade da Autoridade Marítima de fixar o preço do serviço em cada Zona de Praticagem, uma vez que a regulamentação econômica passa a ser atribuição da Antaq (conforme o caput do art. 1º do PL), além de definir que caberá ao Ministério da Infraestrutura elaborar estudos e projeções relativos à disponibilidade do serviço de praticagem.

12. O exposto indica a relevância do Projeto de Lei proposto, que contribui para o desenvolvimento do transporte aquaviário, especialmente o de cabotagem, com efeitos favoráveis sobre a competitividade da economia brasileira. Pelo seu impacto nos custos logísticos, que repercutem de forma transversal nos mais diversos setores da economia brasileira, a regulação econômica da atividade se constitui em medida essencial para a melhoria do ambiente de negócios, e deve contribuir para os esforços de retomada econômica no cenário pós-pandemia, com efeitos positivos no nível de emprego e renda.

13. Essas são as razões, Senhor Presidente, que nos levam a submeter, à sua superior deliberação, a presente proposta de Projeto de Lei.

Respeitosamente,

***Assinado eletronicamente por: Paulo Roberto Nunes Guedes , Marcelo Sampaio Cunha Filho, Walter Souza Braga Netto***

