



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 11.205, DE 2018

(Do Sr. Augusto Coutinho)

Altera a Lei nº 9.537, de 1997, que "dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências".

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-8535/2017.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. 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”, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º.....

XXII - Zona de Praticagem - É a área geográfica delimitada por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação de embarcações, exigindo a constituição e funcionamento ininterrupto de Serviço de Praticagem.” (NR)

“Art. 13.....

§3º É assegurado a todo prático, na forma prevista no caput deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem, observadas as disposições estabelecidas em norma pela Autoridade Marítima.

§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, sem a assessoria de prático.

§5º Para possibilitar a manutenção da habilitação dos práticos, permitir o cumprimento da frequência mínima de manobras, e a distribuição equânime do serviço em cada Zona de Praticagem, a Autoridade Marítima estabelecerá uma escala de rodízio com todos os práticos em atividade naquela Zona de Praticagem.

§6º A atividade de Praticagem tem natureza privada, devendo os preços praticados ser objeto de livre negociação entre as partes.” (NR)

“Art. 14.....

§1º A fixação de preços pela Autoridade Marítima somente ocorrerá de forma excepcional e temporária, quando não houver acordo entre as partes e risco de interrupção do serviço, visando à prestação continua do serviço de praticagem.

§2º O número de práticos necessários em cada Zona de Praticagem deve ser revisado periodicamente pela Autoridade Marítima, de forma a atender às necessidades do tráfego marítimo, fluvial e lacustre na Zona de Praticagem e a manutenção da qualificação dos práticos.” (NR)

“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, exceto nos casos em que for identificado perigo à

segurança da navegação ou ao meio ambiente.” (NR)

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

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O serviço de praticagem mostra-se essencial para toda dinâmica do comércio internacional e desenvolvimento econômico brasileiro, eis que parcela significativa do volume de exportação e importação efetivadas nos diversos portos do país depende da atuação dos profissionais denominados “práticos”.

O serviço de praticagem é desempenhado por profissionais designados como práticos, que são habilitados pela Marinha do Brasil. É neste sentido que o exercício dessa atividade revela-se como sendo uma atividade privada, mas revestida de essencialidade, mesmo porque dentre suas finalidades, tem-se a garantia, salvaguarda e a segurança na navegação.

O serviço de praticagem ostenta natureza jurídica de direito privado, de modo que o preço do serviço é fruto da livre negociação firmada entre os tomadores (armadores) e prestadores de serviços (práticos), conforme se evidencia de uma interpretação sistemática da Lei nº 9.537/97.

Neste sentido, tem-se o entendimento já pelo SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA – STJ (REsp nº 1662196 / RJ) de que o serviço de praticagem é de natureza privada, confiada a particular que preencher os requisitos estabelecidos pela autoridade pública para sua seleção e habilitação.

É também serviço entregue à livre iniciativa, de modo que a interpretação sistemática dos dispositivos da Lei n. 9.537/1997, só pode conduzir à conclusão de que, apenas na excepcionalidade, é dada à autoridade marítima a interferência na fixação dos preços dos serviços de praticagem, para que não se cesse ou interrompa o regular andamento das atividades, como bem definiu a lei.

O presente projeto de lei visa emprestar melhor regulamentação e maior segurança jurídica ao serviço de praticagem no Brasil, de modo a garantir o correto desenvolvimento econômico e otimização ao comércio internacional, sem, contudo, infirmar a segurança da navegação tão relevante aos portos brasileiros.

Tem-se que as alterações aqui propostas a Lei nº 9.537/97

respeitam e se adequam aos limites constitucionais, mormente o princípio da não intervenção econômica do Estado nas atividades de natureza privada, pois é certo que qualquer intervenção do Estado na economia como instrumento de regulação dos setores econômicos deve ser exercida com respeito aos princípios e fundamentos da ordem econômica, de modo a não malferir o princípio da livre iniciativa, um dos pilares da Constituição.

Não se pretende intervir na atividade de praticagem, tampouco substituir a vontade das partes (tomadores de serviços e prestadores de serviços) na pactuação correspondente ao valor dos serviços de praticagem, pois tal medida se revestiria de acentuada inconstitucionalidade.

O que se propõe é a permissão aos comandantes de navios de bandeira brasileira para que conduzam a embarcação em zona de praticagem, sem a assessoria de prático, desde que autorizado pela Autoridade Marítima, exercida pelo Comandante da Marinha do Brasil, dispensando, dessa forma, o serviço de prático em situações específicas.

Essa hipótese mostra-se mais que razoável, pois além de prestigiar a Marinha Mercante no Brasil e navegação de cabotagem, tal medida poderá fomentar as empresas de navegação brasileira - barateando os custos para os navios de bandeira brasileira - sem comprometer a segurança da navegação.

Apesar de já ter sido consolidado tal entendimento pelo Superior Tribunal de Justiça, mostra-se relevante reforçar que a atividade de praticagem é de natureza privada, e que os preços dos serviços devem ser fixados livremente e mediante negociação entre os tomadores e prestadores do serviço. Em outras palavras, visa o presente projeto legislativo trazer maior clareza normativa quanto aos serviços de praticagem, utilizando-se, destaca-se, da leitura idônea e interpretação já efetivada pelas Cortes superiores de Justiça.

Importante destacar que este Projeto de Lei intenciona ratificar preceitos normativos infralegais, promovendo-os a status normativo de lei ordinária, pois a segurança da navegação é valor ínsito do qual o Estado brasileiro não pode prescindir. Neste sentido é que se cogita reforçar a competência da Autoridade Marítima para estabelecer escala de rodizio de práticos em cada Zona de Praticagem, pois a frequência e a distribuição equânime de manobras são elementos imprescindíveis para a manutenção da habilitação dos profissionais práticos.

Aqui da mesma forma pretende-se reforçar, tal como já se

manifestou o Superior Tribunal de Justiça. que a fixação do preço de praticagem pela autoridade marítima só poderá ser efetivada em situações excepcionais, quais sejam, hipóteses em que se evidencie a interrupção do regular andamento das atividades de praticagem.

Tal reforço normativo mostra-se imprescindível, pois com o reconhecimento da ilegalidade do Decreto Lei nº 7.860/2012 em face de sua usurpação de competência legislativa, evidencia a necessidade do Poder Legislativo dar tratamento harmonioso a temática, o que faz através deste presente Projeto de Lei.

O presente projeto de alteração normativa justifica sua relevância na necessidade de trazer densidade legislativa idônea ao disciplinar o número de práticos em cada Zona de Praticagem, pois conforme já narrado, o serviço de praticagem é deveras importante para o comércio internacional, devendo está sempre disponível nos portos brasileiros.

É neste sentido que se procurou trazer proposta de comando normativo ínsito a garantir a continuidade e ininterruptibilidade do serviço, sem olvidar, por lógico, da necessidade de garantir a manutenção da qualificação dos práticos. Enfim, tudo de modo a conciliar desenvolvimento econômico decorrente do comércio internacional com a segurança da navegação.

Ainda preocupado em conciliar a obrigatoriedade e permanência da atividade essencial de praticagem e a observância à segurança da navegação e proteção ao meio ambiente, repita-se, valores fundamentais as atividades de praticagem, o presente Projeto de Lei traz a possibilidade de aplicação de sanção ao prático que se recusar injustificadamente a prestar o serviço de praticagem, seja com a suspensão ou, em caso de reincidência, do cancelamento do certificado de habilitação. Propõe-se que tais penalidades sejam inaplicadas nos casos em que for identificado perigo à segurança da navegação ou ao meio ambiente.

Por fim a presente proposta de lei objetiva adequar o vigente diploma normativo (Lei nº 9.537/97) ao comando jurisdicional dormente na Súmula Vinculante nº 21 do Supremo Tribunal Federal, em que se preceitua ser inconstitucional condicionar admissibilidade de recurso administrativo ao prévio depósito do valor da multa, motivo pelo qual se propõe a revogação do §2º do art. 24 da LESTA.

Tendo em vista que as modificações sugeridas já fazem parte

do cenário portuário nacional e, ademais, contribuem para o aperfeiçoamento das condições de prestação do serviço de praticagem e para o aumento da oferta disponível às empresas de navegação, conta-se com o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em 12 de dezembro de 2018.

AUGUSTO COUTINHO
Deputado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997

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.

.....

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 frequência mínima de manobra 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 recuar-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.

CAPÍTULO V DAS PENALIDADES

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.

DECRETO Nº 7.860, DE 6 DE DEZEMBRO DE 2012

Cria a Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem, com o objetivo de elaborar propostas sobre regulação de preços, abrangência das zonas e medidas de aperfeiçoamento relativas ao serviço de praticagem; e altera o Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, *caput*, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 14, parágrafo único, inciso II, da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997,

DECRETA:

Art. 1º Fica criada a Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem, com o objetivo de propor:

- I - metodologia de regulação de preços do serviço de praticagem;
- II - preços máximos do serviço de praticagem em cada Zona de Praticagem;
- III - medidas para o aperfeiçoamento da regulação do serviço de praticagem em cada Zona de Praticagem; e
- IV - abrangência de cada Zona de Praticagem.

Parágrafo único. As propostas serão submetidas à Autoridade Marítima para homologação.

Art. 2º A Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem será composta por cinco membros titulares e respectivos suplentes, que representarão os seguintes órgãos e entidade:

- I - Ministério da Defesa, representado pela Autoridade Marítima, que a presidirá;
- II - [\(Revogado pelo Decreto nº 9.000, de 8/3/2017, alterado pelo Decreto nº 9.012, de 28/3/2017, em vigor em 11/4/2017\)](#)
- III - Ministério da Fazenda;
- IV - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; e [\(Inciso com redação dada pelo Decreto nº 9.000, de 8/3/2017, alterado pelo Decreto nº 9.012, de 28/3/2017, em vigor em 11/4/2017\)](#)
- V - Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

§ 1º Os membros de que tratam os incisos I a V do *caput* e suplentes serão indicados pelos titulares dos órgãos e entidade representados, ao Presidente da Comissão, no prazo de dez dias contado da data de publicação deste Decreto.

§ 2º Os membros indicados na forma do § 1º serão designados por ato do Ministro de Estado da Defesa.

§ 3º A Comissão poderá convidar representantes de outros órgãos e entidades públicas ou de organizações da sociedade civil para participar de reuniões não deliberativas.

§ 4º As normas de funcionamento da Comissão serão estabelecidas em regimento

interno, elaborado no prazo de trinta dias após a realização da primeira reunião.

§ 5º A Comissão se reunirá na forma estabelecida no regimento interno, com no mínimo uma reunião por semestre.

§ 6º A Secretaria Nacional de Portos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil exercerá a função de Secretaria-Executiva da Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem. [\(Parágrafo acrescido pelo Decreto nº 9.000, de 8/3/2017, alterado pelo Decreto nº 9.012, de 28/3/2017, em vigor em 11/4/2017\)](#)

.....
.....
SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

SÚMULA VINCULANTE 21

É inconstitucional a exigência de depósito ou arrolamento prévios de dinheiro ou bens para admissibilidade de recurso administrativo.

FIM DO DOCUMENTO
