

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.149 DE 2015

Modifica 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, relativamente ao serviço de praticagem e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, no que diz respeito às atribuições da Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

SUBSTITUTIVO

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º Esta Lei modifica o art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, acrescentando novas atribuições à Agência Nacional de Transportes Aquaviários e os arts. nº 13 a 15 e nº 39 da 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”, com o intuito de estabelecer nova forma de organização para a prestação do serviço de praticagem.

Art. 2º O Art. 27 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos:

“Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

.....

XXIX – editar normas recomendando parâmetros para regulação de preços dos serviços de praticagem, buscando a facilitação das negociações entre as partes envolvidas, direta ou indiretamente, e criando elementos para assessoramento de outros órgãos que sejam chamados a interferir na fixação de preços desses serviços.

.....

§ 3º. As normas previstas no inciso XXIX poderão estabelecer diferenciação dos parâmetros para segmentos da navegação comercial que se pretenda incentivar.” (NR)

Art. 3º O Art. 13 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 13 O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, organizados em associações ou empresas de praticagem, ou individualmente, contratado por associação ou empresa de praticagem ou, ainda, através de contrato particular com empresa de navegação, com entidade ou associação setorial.

§ 1º A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, podendo ser concedida para todas as manobras de uma zona de praticagem específica, ou apenas para uma parte delas, após a aprovação em exame e estágio de qualificação nas manobras para as quais será habilitado.

§ 2º A manutenção da habilitação do práctico depende do cumprimento da frequência mínima estabelecida pela autoridade marítima para as manobras para as quais esteja habilitado.

.....

§ 4º. A Autoridade Marítima poderá habilitar Comandante 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 práctico, respeitando as normas emanadas pela autoridade competente, que levarão em consideração a experiência em manobras naquela ZP realizadas com a mesma embarcação.

§ 5º É facultada a existência de mais de uma empresa de praticagem atuando em uma mesma zona de praticagem, respeitando as normas de segurança emitidas pela autoridade marítima, mas buscando sempre a livre negociação de preços e da qualidade dos serviços.” (NR)

Art. 4º O Art. 14 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

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

§ 1º Para assegurar o disposto no caput deste artigo, a Autoridade Marítima deverá:

.....

II – intervir na fixação de preços do serviço em cada zona de praticagem, quando não houver acordo entre as partes;

.....

§ 2º A autoridade marítima divulgará, periodicamente, os critérios utilizados para fixação da lotação de cada zona de praticagem e todos os setores envolvidos na demanda dos serviços de praticagem deverão disponibilizar informes adequados para permitir a determinação do número necessário de práticos para atender a disponibilidade contínua, mesmo nos períodos com demanda concentrada.

§ 3º A autoridade marítima poderá interferir no regime de escala de serviço de qualquer zona de praticagem para assegurar a disponibilidade mencionada no parágrafo anterior, respeitando os limites máximos de trabalho estabelecidos nas normas.

§ 4º As empresas de navegação, e as entidades representativas de tomadores dos serviços de praticagem, que optarem por contratar os serviços diretamente, com uma ou mais empresas ou associações de praticagem, deverão estabelecer em seus acordos particulares as condições de disponibilidade para atendimento de suas embarcações, não se aplicando nesses casos o previsto no caput deste artigo.

§ 5º A autoridade marítima poderá estabelecer limites de comprometimento do efetivo das empresas ou associações de praticagem com contratos particulares, mencionados no § 3º, acima, visando assegurar o cumprimento das normas relativas aos períodos de repouso, férias e períodos máximos para as fainas, bem como a disponibilidade adequada para atendimento das embarcações que não possuam contratos em eficácia.

§ 6º A intervenção da autoridade marítima na fixação de preços do serviço de praticagem ocorrerá quando a inexistência de acordo entre as partes possa ameaçar a qualidade do serviço ou a disponibilidade permanente do mesmo, podendo recorrer aos parâmetros definidos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), conforme disposto no inciso XXIX do caput do Art. 27 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001.” (NR)

Art. 5º O Art. 15 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

“Art. 15

.....

Parágrafo único. Poderá a autoridade marítima, mediante requerimento prévio e fundamentado, permitir que, em caso de reiterado inadimplemento do tomador de serviço, a prestação do serviço seja condicionada ao prévio pagamento dos serviços, desde que o valor do serviço esteja indisputado e acordado entre as partes.” (NR)

Art. 6º O Art. 39 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Comandante da Marinha.” (NR)

Art. 7º Esta Lei entrará em vigor noventa dias após a sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O art. 2º desta Emenda Substitutiva (inclusão do inciso XXIX, no art. 27 da Lei de criação da ANTAQ), dá à ANTAQ a responsabilidade pela formulação de uma rotina que auxilie a livre negociação entre as partes e, na falta de um acordo negociado, permita a definição de preços máximos, que poderá ser utilizada pela Autoridade Marítima na intervenção prevista no inciso II, do § 1º do art. 14.

Ainda no art. 2º foi incluído § 3º no art. 27 da Lei de criação da ANTAQ, destacando a possibilidade de estabelecer diferenciação de parâmetros para segmentos da navegação que se deseje beneficiar, com deve ser o caso da navegação de cabotagem.

O art. 3º altera a redação sobre a forma como o prático poderá ser contratado, desfazendo a interpretação dada pela NORMAM de que apenas empresas de praticagem poderiam contratar prático individualmente.

Ainda no art. 3º a alteração dos parágrafos 1º e 2º oficializa a possibilidade de habilitação parcial do prático para determinados terminais / manobras dentro da ZP na qual está inscrito, permitindo uma maior especialização do prático naquelas manobras, contribuindo para o aumento da segurança da navegação. Existem ZP's com grande lotação, que incluem diversos terminais e até mesmo diferentes portos, não sendo viável manter todos os práticos treinados para atender todos os terminais em qualquer porte de navios. A exigência de manter cada prático habilitados para todos os terminais tem sido usada para justificar a existência de uma Escala de Rodízio Única (ERU), o que, na prática, prejudica a segurança das manobras ou obriga a atuação informal fora da escala de rodízio.

Continuando no art. 3º está sendo proposta alteração do § 4º do art. 13 da legislação, que trata da dispensa da assessoria do prático por Comandante de embarcação brasileira, para destacar que deverá ser considerada a experiência do Comandante em manobras na ZP, na mesma embarcação sob seu comando. Passados mais de 20 anos desde a publicação da norma, a frequência de navios brasileiros operando na cabotagem aumentou bastante, com diversos navios com operação em serviços regulares, com escalas nos

mesmos portos, mas, até o momento, nenhum Comandante conseguiu se apresentar para atender o processo de habilitação.

Finalmente, a inclusão do § 4º no art. 13 da legislação reforça a possibilidade de coexistirem em uma mesma ZP mais de uma empresa ou associação de praticagem, única forma de se cogitar a ideia de que poderá existir livre negociação entre tomador e prestador de serviço, o que não ocorre quando uma das partes atua com uma posição monolista ou de forma cartelizada.

No art. 4º foi incluído o § 4º no art. 14 da legislação que reforça a possibilidade de contratação direta entre prático individualmente ou empresas ou associações de praticagem e empresa de navegação ou entidade setorial (ver nova redação do *caput* do art. 13 da LESTA com alteração feita no art. 3º), caso em que a garantia de atendimento seria ajustada entre as partes contratantes. Os § 2º, § 3º e § 5º do art. 14 definem a participação da autoridade marítima na fixação do número de práticos disponíveis para atender as embarcações que não possuam contratos em eficácia (ERU parcial).

O art. 5º atende o pleito das praticagens de poder cobrar o pagamento antecipado da manobra das embarcações / empresas que estejam inadimplentes, mas define as condições quando isso poderá ocorrer.

Finalmente o art. 5º atualiza a redação da legislação atual para atender a atual configuração do Ministério da Defesa.

Sala da Comissão, de abril de 2019.

JÚLIO DELGADO
Deputado Federal – PSB/MG