

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.149, DE 2015

Modifica a Lei nº 9.537, 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 outras matérias.

Autor: Deputado Raimundo Gomes de Matos - PSDB/CE

Relator: Deputado Eli Corrêa Filho - DEM-SP

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO HUGO LEAL

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 2.149, de 2015, do Nobre Deputado Raimundo Gomes de Matos *“Modifica a Lei nº 9.537, 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 outras matérias”*

Com fundamento no art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, sob regime de apreciação conclusiva pelas Comissões e regime de tramitação ordinária, o Projeto de Lei n.º 2.149, de 2015 foi despachado às Comissões de Trabalho, de Administração e Serviço Público – CTASP; de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviço – CDEICS); de Viação e Transportes – CVT e de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC, e recebeu pareceres da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público – CTASP, pela sua aprovação com Emenda, e

pela rejeição do apenso; e da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviço – CDEICS, pela aprovação deste e da Emenda adotada pela CTASP, assim como pela rejeição do apensado Projeto de Lei n.º 2.591, de 2015 (retirado de tramitação, em 12/03/2019, em face do deferimento do Requerimento 639/2019, nos termos do artigo 104, caput, c/c o artigo 114, VII, do RICD).

Nesta Comissão de Viação e Transporte, o Projeto recebeu Emenda de autoria do Deputado Mauro Lopes (EMC 1/2016 CVT) e emenda de autoria do Deputado Júlio Delgado (EMC 1/2019 CVT).

O ilustre Relator, Deputado Eli Corrêa Filho (DEM-SP), apresentou Parecer pela aprovação deste, com substitutivo, e pela rejeição da Emenda 1/2016 da CVT, da Emenda 1/2019 da CVT, e da Emenda adotada pela Comissão 1 da CTASP.

É o relatório.

II – VOTO

Mantendo-se, todavia, as diretrizes do Projeto de Lei Substitutivo, de autoria do Dep. Eli Corrêa Filho (DEM/SP), discordo da rejeição das Emendas 1/2016 da CVT e 1/2019 da CVT, pelos motivos que expresso por meio deste voto em separado, a seguir:

O serviço de praticagem, basicamente, está amparado no seguinte arcabouço legal: Lei nº 9.537/97 (LESTA), a sua regulamentação pelo Decreto nº 2.596/98 (RLESTA), e as Normas da Autoridade Marítima para os Serviços de Praticagem - NORMAM-12/DPC.

A atividade de praticagem é secular e o profissional que a exerce é aquaviário não tripulante, que presta serviços de praticagem embarcado, reconhecido como prático.

Tem o objetivo precípua de prestar assessoramento aos comandantes de embarcações para a realização de manobras por questões de segurança, sendo obrigatório nas zonas de praticagem estabelecidas pela Autoridade Marítima, nos termos do inciso II do art. 4º da Lei nº 9.537/1997.

Todavia, o preço cobrado pelos serviços de praticagem se apresenta de modo controverso e é objeto de grandes demandas judiciais entre as partes envolvidas: os tomadores desses serviços e práticos.

Diante desse embate, o Governo Federal buscou regulamentar o serviço de praticagem de forma ampla, nos termos do inciso II do art. 4º da Lei nº 9.537/1997, principalmente quanto as questões econômicas, a luz do inciso II do art. 14 da Lei nº 9.537/1997, com a publicação do Decreto nº 7.860, de 06 de dezembro de 2012, criando a Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem (CNAP).

Tal medida teve como objetivo implementar a regulação econômica da praticagem, trazendo transparência aos preços cobrados e mitigar as contendas jurídicas entre os interessados.

Em razão da revogação da instituição da CNAP por meio do Decreto nº 9.676/2019, atualmente existe uma lacuna quanto a regulação econômica ou fixação de preço em cada zona de praticagem, definido nos termos pela Lei nº 9.537/1997. Entretanto, não pairam qualquer dúvida ou questionamento quanto a regulamentação técnica do serviço de praticagem estabelecida pelo mesmo diploma legal, realizada pela Autoridade Marítima.

Diante do caráter essencial da prestação do serviço de praticagem para a sociedade e da importância da manutenção do seu caráter monopolista e não concorrencial em prol da qualidade e segurança, propõe-se o aprimoramento do ordenamento da legislação correlata, visando assegurar a efetiva regulação econômica da praticagem, proporcionando a transparência devida para a sociedade brasileira.

Com esta proposta de substitutivo assegura-se a prestação interrupta deste serviço e regra-se a forma como os preços correspondentes a sua prestação serão regulados pelo Poder Público.

Da forma como proposto, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ realizará a regulação econômica desta atividade, cuja metodologia a ser utilizada será proposta por comissão tripartite formada pelo Poder Público, representantes da praticagem e representantes dos tomadores do serviço de praticagem.

Com isso pretende-se, por um lado, assegurar a perenidade e qualidade na prestação deste serviço considerado essencial, e também, por tratar-se de um serviço monopolista, evitar a que a sociedade seja onerada em demasia e sem qualquer transparência.

Diante do exposto, com a devida vênia ao Relator, voto pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 2.149, de 2015 e das Emendas 1/2016 da CVT e 1/2019 da CVT, na forma do substitutivo anexo, e pela REJEIÇÃO das Emendas nºs ESB 1/2019 CVT, ESB 2/2019 CVT e da Emenda adotada pela Comissão 1 da CTASP.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL

PSD/RJ

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.149, DE 2015

Estabelece competência para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq atuar na regulação econômica dos serviços de praticagem e altera as Leis nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 e nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece a competência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq para atuar na regulação econômica dos serviços de praticagem.

Parágrafo único. O Poder Executivo estabelecerá, em regulamento, os parâmetros a serem observados pela Antaq na regulação econômica de preços, de forma a garantir a economicidade e a manutenção da qualidade dos serviços.

Art. 2º A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, de forma individual ou de forma associada por meio de Sociedade de Propósito específico (SPE).

.....

§ 4º A autoridade marítima poderá:

I - conceder Certificado de Isenção de Serviço de Praticagem a comandantes de navios, para a condução

de embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, dispensando o uso de prático nesta situação exclusiva, na forma estabelecida pela autoridade marítima; e

II - estabelecer a utilização de equipamentos de simulação, devidamente homologados, para fins de complementação da frequência mínima de manobras estabelecida no § 2º, e para a concessão e manutenção do Certificado de Isenção de Serviço de Praticagem de que trata o inciso anterior, na forma e condições estabelecidas em regulamento.” (NR)

§ 5º A Antaq deverá ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança, que tenham repercussão nos aspectos econômicos da prestação de serviços de praticagem, na forma do § 2º do art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

§ “6º A Sociedade de Propósito Específico, prevista no caput deste artigo, deverá publicar suas demonstrações financeiras na forma do artigo 176 da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976.” (NR)

“Art. 14.

“§ 1º Para assegurar o disposto no *caput* deste artigo, o Poder Executivo, por meio da autoridade marítima, poderá:

I – estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem; e

II – requisitar o serviço de práticos para a realização da manobra.

§ 2º A autoridade marítima definirá, periodicamente, os critérios utilizados para fixação da lotação de cada zona de praticagem.

§ 3º A autoridade marítima poderá definir 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 O serviço de praticagem é constituído de prático, lancha de prático e atalaia;

§ 5º A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq deverá realizar a regulação econômica dos serviços de praticagem, podendo inclusive fixar o preço máximo das manobras em cada zona de praticagem;” (NR)

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

Art. 3º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 27.

.....

XXIX – realizar a regulação econômica do serviço de praticagem, podendo inclusive fixar o preço máximo das manobras em cada zona de praticagem;

XXX – fiscalizar a prestação do serviço de praticagem, no que tange ao inciso anterior, garantido o cumprimento de padrões adequados observadas as prerrogativas da autoridade marítima descritas na Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

.....

§ 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, devendo ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário, inclusive da prestação dos serviços de praticagem.” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado HUGO LEAL

PSD/RJ