



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.392, DE 2020 **(Do Sr. Alceu Moreira)**

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

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-1565/2019.

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica regras aplicáveis à prestação do serviço de praticagem e confere à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq competência para exercer a regulação econômica dos serviços de praticagem, na forma que disciplina.

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, individualmente, organizados em associações, atuando por meio de Sociedade de Propósito Específico (SPE) ou, ainda, contratado por empresa, conforme regulamentado pela Autoridade Marítima.

.....
.....

§ 3º É assegurado a todo prático, na forma prevista no caput deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem, devendo apresentar suas demonstrações financeiras, na forma dos artigos 176 e 177 da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

§ 4º A autoridade marítima poderá conceder Certificado de Isenção de Serviço de Praticagem a comandantes de navios de bandeira brasileira, 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.

§ 5º Serão estabelecidas em regulamento a forma e as condições para a utilização de equipamentos de simulação, devidamente homologados, para 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 parágrafo anterior.

§ 6º 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.” (NR)

“Art. 14.

§ 1º Para assegurar o disposto no caput deste artigo, a autoridade marítima deverá:

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 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 os dados adequados solicitados para permitir a determinação do número necessário de práticos para atender a disponibilidade contínua, mesmo nos períodos com demanda concentrada.

§ 3º A empresa de navegação, ou a entidade associativa que a represente, que optar por contratar serviços de praticagem exclusivamente de determinados prestadores deverá estabelecer nos respectivos contratos as condições de disponibilidade para atendimento de suas embarcações, não se aplicando, nesse caso, o disposto no caput deste artigo.

§ 4º A autoridade marítima poderá estabelecer limites de comprometimento do efetivo de prestadores de serviço de praticagem com contratos particulares, mencionados no parágrafo anterior, 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.

§ 5º Os limites de preço em cada zona de praticagem serão fixados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq, nos termos do inciso II do § 5º do art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.” (NR)

Art. 4º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 27.

XXIX – realizar a regulação econômica do serviço de praticagem.

XXX– fiscalizar a prestação do serviço de praticagem, no que tange ao inciso anterior, 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)

.....

.....

§ 5º A regulação econômica prevista no inciso XXIX deste artigo deverá promover competitividade, eficiência,

transparência e razoabilidade de preços na prestação dos serviços de praticagem, cumprindo à Antaq:

I – estabelecer diretrizes e procedimentos gerais relativos à regulação econômica dos serviços de praticagem, após consulta pública;

II – fixar limites de preço em cada zona de praticagem, relacionando-os às características dos usuários e do serviço prestado pelos práticos;

III – determinar os critérios para ajustes dos preços do serviço de praticagem;

IV – exigir dos que prestam serviço de praticagem a apresentação de demonstrações contábeis padronizadas, e respectivos documentos, conforme dispuser em regulamento;

V – sugerir a adoção, por outros órgãos da administração pública ou por entidades privadas, de diretrizes e procedimentos voltados a garantir a competitividade nos serviços de praticagem e a razoabilidade de preços.” (NR)

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A praticagem – serviço que possibilita a condução segura de embarcações em área que apresenta variadas restrições à navegação, caso de portos, canais e rios, por exemplo – tem suas principais regras estabelecidas na Lei nº 9.537, de 1997 (Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências - LESTA).

No art. 13 da LESTA, afirma-se que o serviço de praticagem deve ser executado por “*práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas*”, aos quais se garante o livre exercício da profissão. No mesmo artigo, diz-se que o prático precisa cumprir frequência mínima de manobras, fixada pela autoridade marítima, a fim de manter sua habilitação. Em seu art. 14, por fim, a LESTA confere à autoridade marítima poder de estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem.

Tais parâmetros legais, para o leigo, não permitem vislumbrar o que de fato se passa na praticagem. Vigora, basicamente, um monopólio.

Como se viu, não existe determinação legal no sentido de que apenas uma empresa ou associação preste os serviços numa zona de praticagem. No entanto, em virtude de os práticos serem obrigados a manter certa frequência de manobras para continuar habilitados, definida pela Marinha, a escala de serviço é feita de forma que todo prático numa zona de praticagem mantenha sua habilitação. Essa escala é elaborada pela associação ou por uma das associações de praticagem da zona de praticagem e depois ratificada pela Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência local.

Nesse sistema, não há concorrência pela prestação de serviço a um navio que chega ou sai do porto. Assim que o serviço é requisitado, já se tem definido o prático que irá executá-lo, de acordo com a escala de rodízio. Não adiantaria, pois, um prático avulso (o que é permitido pela lei) oferecer seu serviço a menor preço ou mesmo sua boa reputação; a existência da escala impede que essa negociação tenha lugar. O mesmo se diga em relação a uma empresa de praticagem que pretenda concorrer com outro prestador. Também ela precisa limitar sua atuação ao disposto na escala. Também não pode, a fim de aumentar sua participação no mercado, mesmo com a existência da escala, contratar mais práticos do que o permitido na sua zona de praticagem, número determinado pela autoridade marítima. Pode, no máximo, contratar práticos ou os fazer sócios, retirando-os do concorrente.

Na conformação monopolística que, em nome da segurança da navegação, terminou por se formar no serviço de praticagem, à autoridade marítima só é conferido poder de impor preços quando frustrada a negociação entre práticos e empresas de navegação. Considerando que as empresas têm pouca margem de manobra na escolha do porto em que vão operar e que não é tarefa afeita à Marinha,

nem por ela desejada, a regulação de preços, ocorre que, na maioria das vezes, prevalecem valores próximos aos propostos pelos práticos.

Segundo recente levantamento da Confederação Nacional de Navegação Transatlântica, o preço médio pago pelo serviço de praticagem no Brasil é um dos mais elevados do mundo. Para navios porta-contêineres, por exemplo, afirma a CNNT, é aproximadamente 3 vezes mais alto (em US\$) do que o preço médio praticado nos portos da Europa e 5 vezes mais alto do que o cobrado nos portos do extremo Oriente. Já nos portos da costa pacífica da América do Sul, diz a CNTT, o preço médio praticado é cerca de 1/3 do preço médio nacional. Nos Estados Unidos, conclui a CNTT, com poucas exceções, o preço médio também é inferior ao praticado no País.

O impacto de preços altos no serviço de praticagem é sentido mais intensamente pelos que atuam no transporte aquaviário de carga de baixo valor agregado. Dados da Cargill Agência Marítima apontam que os preços da praticagem cobrados das embarcações que movimentam soja e milho a partir dos portos de Itacoatiara e de Santarém representam, respectivamente, R\$ 8,77 e R\$ 7,54 por tonelada de carga, o que pode parecer pouco se não se levar em conta a acirrada competição pela exportação das “*commodities*” agrícolas.

Ciente do mal estar causado pela imposição de preços muito elevados no serviço de praticagem, o governo federal, ainda na gestão da ex-presidente Dilma Rousseff, chegou a criar a Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem, por intermédio do Decreto nº 7.860, de 2012, com a qual tinha a intenção de promover a regulação econômica do setor, fixando limites para os preços a serem cobrados pelos práticos.

Porém, a atuação da comissão de praticagem foi questionada na Justiça Federal, que decidiu pela ilegalidade da imposição de preços fora da hipótese prevista no art. 14 da LESTA, qual seja, a intervenção da autoridade marítima, em caráter extraordinário, para garantir a disponibilidade do serviço. Regulação como a proposta pelo governo só poderia ser feita, no entendimento da Justiça, se modificada a lei. No ano passado, enfim, foi jogada a pá de cal sobre a Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem, mediante a edição do Decreto nº 9.676, de 2019, que revogou o Decreto nº 7.860, de 2012.

Em vista desse cenário, havia expectativa de que a praticagem fosse objeto do projeto de lei que o governo federal planejava encaminhar ao Congresso Nacional para promover o estímulo do transporte aquaviários, em especial da cabotagem. Tal projeto, denominado “BR do Mar”, terminou por ser apresentado às Casas há poucos dias, mas sem que no seu texto houvesse referência aos assuntos da praticagem.

Daí a razão de esta iniciativa ser indispensável.

Para alterar o estado de coisas que vigora na praticagem, faz-se necessário produzir alterações na legislação. Em suma, desejamos que haja a regulação econômica desses serviços, o que nada mais é do que adotar, no País, o modelo consagrado em diversos países, tais como Inglaterra, Espanha, Holanda, Noruega, Grécia, Alemanha, França e Itália, para citar só alguns.

No âmbito das agências reguladoras, temos grande experiência na regulação econômica de vários serviços públicos prestados pela iniciativa privada. Não será problema termos a praticagem no rol das atividades que se sujeitam às prescrições regulatórias do poder público, mais especificamente da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq, autarquia que já lida com questões de natureza semelhante, abrigando corpo técnico capaz de levar adiante mais essa competência legal.

No projeto de lei que submetemos à Casa, modificamos alguns dispositivos da Lei nº 10.233, de 2001, com a finalidade de adequá-la à nova função proposta para a Antaq. A premissa que estabelecemos na lei é que a regulação seja feita para “*promover competitividade, eficiência, transparência e razoabilidade de preços na prestação dos serviços de praticagem*”. Importa dar ênfase, especialmente, à competência conferida à Agência no inciso II do § 5º do art. 27: “*fixar limites de preço em cada zona de praticagem, relacionando-os às características dos usuários e do serviço prestado pelos práticos*”.

Também no art. 27 da lei acrescentamos dispositivo que torna necessária consulta à Antaq, pela autoridade marítima, acerca de normas e de procedimentos de segurança que tenham implicações na dimensão econômica da prestação dos serviços.

Em relação à Lei nº 9.537, de 1997, propomos que simuladores possam ser usados para o fim de contar o número de manobras exigidas pela autoridade marítima para a manutenção da habilitação dos práticos; propomos correção da redação do § 4º do art. 13, no sentido de que fique claro que não cabe à autoridade marítima habilitar comandantes de embarcação em zona de praticagem, para que sejam dispensados do serviço, mas, isto sim, fornece-lhes certificado para tanto, desde que cumpram requisitos fixados em norma.

Outro avanço importante se refere à possibilidade de a empresa de navegação contratar serviço de praticagem com prestadores específicos, o que lhe permitirá evitar o rodízio da escala. Em razão do preço oferecido e da reputação, passa-se a premiar os mais eficientes. Alertamos, apenas, para o fato de que a iniciativa prevê a possibilidade de a autoridade marítima definir limites de comprometimento do efetivo de práticos com contratos específicos, de maneira a não colocar em risco a universalidade na prestação do serviço.

Julgamos, enfim, que a proposta aqui apresentada pode trazer benefícios sistêmicos para a economia nacional, sem deixar de observar as peculiaridades do serviço, que exige grande capacitação e justificada atenção aos aspectos de segurança.

Pedimos, por isso, o apoio dos Pares a esta proposição.

Sala das Sessões, em 28 de agosto de 2020.

Deputado **ALCEU MOREIRA**

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 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 práctico depende do cumprimento da frequência mínima de manobra estabelecida pela autoridade marítima.

§ 3º É assegurado a todo práctico, 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 práctico 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.

.....

.....

LEI Nº 6.404, DE 15 DE DEZEMBRO DE 1976

Dispõe sobre as sociedades por ações.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO XV
EXERCÍCIO SOCIAL E DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Seção II
Demonstrações Financeiras

Disposições Gerais

Art. 176. Ao fim de cada exercício social, a diretoria fará elaborar, com base na escrituração mercantil da companhia, as seguintes demonstrações financeiras, que deverão exprimir com clareza a situação do patrimônio da companhia e as mutações ocorridas no exercício:

I - balanço patrimonial;

II - demonstração dos lucros ou prejuízos acumulados;

III - demonstração do resultado do exercício; e

IV - demonstração dos fluxos de caixa; e [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 11.638, de 28/12/2007\)*](#)

V - se companhia aberta, demonstração do valor adicionado. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.638, de 28/12/2007\)*](#)

§ 1º As demonstrações de cada exercício serão publicadas com a indicação dos valores correspondentes das demonstrações do exercício anterior.

§ 2º Nas demonstrações, as contas semelhantes poderão ser agrupadas; os pequenos saldos poderão ser agregados, desde que indicada a sua natureza e não ultrapassem 0,1 (um décimo) do valor do respectivo grupo de contas; mas é vedada a utilização de designações genéricas, como "diversas contas" ou "contas-correntes".

§ 3º As demonstrações financeiras registrarão a destinação dos lucros segundo a proposta dos órgãos da administração, no pressuposto de sua aprovação pela assembleia-geral.

§ 4º As demonstrações serão complementadas por notas explicativas e outros quadros analíticos ou demonstrações contábeis necessários para esclarecimento da situação patrimonial e dos resultados do exercício.

§ 5º As notas explicativas devem:

I - apresentar informações sobre a base de preparação das demonstrações financeiras e das práticas contábeis específicas selecionadas e aplicadas para negócios e eventos significativos;

II - divulgar as informações exigidas pelas práticas contábeis adotadas no Brasil que não estejam apresentadas em nenhuma outra parte das demonstrações financeiras;

III - fornecer informações adicionais não indicadas nas próprias demonstrações financeiras e consideradas necessárias para uma apresentação adequada; e

IV - indicar:

a) os principais critérios de avaliação dos elementos patrimoniais, especialmente estoques, dos cálculos de depreciação, amortização e exaustão, de constituição de provisões para encargos ou riscos, e dos ajustes para atender a perdas prováveis na realização de elementos do ativo;

b) os investimentos em outras sociedades, quando relevantes (art. 247, parágrafo único);

c) o aumento de valor de elementos do ativo resultante de novas avaliações (art. 182, § 3º);

d) os ônus reais constituídos sobre elementos do ativo, as garantias prestadas a terceiros e outras responsabilidades eventuais ou contingentes;

e) a taxa de juros, as datas de vencimento e as garantias das obrigações a longo prazo;

f) o número, espécies e classes das ações do capital social;

g) as opções de compra de ações outorgadas e exercidas no exercício;

h) os ajustes de exercícios anteriores (art. 186, § 1º); e

i) os eventos subsequentes à data de encerramento do exercício que tenham, ou possam vir a ter, efeito relevante sobre a situação financeira e os resultados futuros da companhia. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.941, de 27/5/2009\)](#)

§ 6º A companhia fechada com patrimônio líquido, na data do balanço, inferior a R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais) não será obrigada à elaboração e publicação da demonstração dos fluxos de caixa. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.638, de 28/12/2007\)](#)

§ 7º A Comissão de Valores Mobiliários poderá, a seu critério, disciplinar de forma diversa o registro de que trata o § 3º deste artigo. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009\)](#)

Escrituração

Art. 177. A escrituração da companhia será mantida em registros permanentes, com obediência aos preceitos da legislação comercial e desta Lei e aos princípios de contabilidade geralmente aceitos, devendo observar métodos ou critérios contábeis uniformes no tempo e registrar as mutações patrimoniais segundo o regime de competência.

§ 1º As demonstrações financeiras do exercício em que houver modificação de métodos ou critérios contábeis, de efeitos relevantes, deverão indicá-la em nota e ressaltar esses efeitos.

§ 2º A companhia observará exclusivamente em livros ou registros auxiliares, sem qualquer modificação da escrituração mercantil e das demonstrações reguladas nesta Lei, as disposições da lei tributária, ou de legislação especial sobre a atividade que constitui seu objeto, que prescrevam, conduzam ou incentivem a utilização de métodos ou critérios contábeis diferentes ou determinem registros, lançamentos ou ajustes ou a elaboração de outras demonstrações financeiras.

I - (revogado);

II - (revogado). [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.941, de 27/5/2009\)](#)

§ 3º As demonstrações financeiras das companhias abertas observarão, ainda, as normas expedidas pela Comissão de Valores Mobiliários e serão obrigatoriamente submetidas a auditoria por auditores independentes nela registrados. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.941, de 27/5/2009\)](#)

§ 4º As demonstrações financeiras serão assinadas pelos administradores e por contabilistas legalmente habilitados.

§ 5º As normas expedidas pela Comissão de Valores Mobiliários a que se refere o § 3º deste artigo deverão ser elaboradas em consonância com os padrões internacionais de contabilidade adotados nos principais mercados de valores mobiliários. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.638, de 28/12/2007\)](#)

§ 6º As companhias fechadas poderão optar por observar as normas sobre demonstrações financeiras expedidas pela Comissão de Valores Mobiliários para as companhias abertas. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.638, de 28/12/2007\)](#)

§ 7º [\(Revogado pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009\)](#)

Seção III

Balanço Patrimonial

Grupo de Contas

Art. 178. No balanço, as contas serão classificadas segundo os elementos do patrimônio que registrem, e agrupadas de modo a facilitar o conhecimento e a análise da situação financeira da companhia.

§ 1º No ativo, as contas serão dispostas em ordem decrescente de grau de liquidez dos elementos nelas registrados, nos seguintes grupos:

I - ativo circulante; e [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009\)](#)

II - ativo não circulante, composto por ativo realizável a longo prazo, investimentos, imobilizado e intangível. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009\)](#)

§ 2º No passivo, as contas serão classificadas nos seguintes grupos:

I - passivo circulante; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009\)](#)

II - passivo não circulante; e [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009\)](#)

III - patrimônio líquido, dividido em capital social, reservas de capital, ajustes de avaliação patrimonial, reservas de lucros, ações em tesouraria e prejuízos acumulados. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009\)](#)

§ 3º Os saldos devedores e credores que a companhia não tiver direito de compensar serão classificados separadamente.

.....

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO VI DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

.....

Seção III

Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

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

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias; [Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

II - promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário; [Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

a) [Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

b) [Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

IV - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

V - celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos:

VI - reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes;

VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda; [Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#)

VIII - promover estudos aferentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;

IX - (VETADO)

X - representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais;

XI - (VETADO)

XII - supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;

XIII - (VETADO)

XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória no 595, de 6 de dezembro de 2012; [Inciso com](#)

[redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

XV - elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

XVI - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do *caput* do art. 5º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

XVII - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Secretário Especial de Portos, conforme o caso, propostas de declaração de utilidade pública; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007\)](#)

XVIII - (VETADO)

XIX - estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;

XX - elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.

XXI - fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

XXIII - adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

XXIV - autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

XXVI - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

XXVII - [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

XXVIII - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para a exploração de serviços de

operação de eclusas ou de outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis situados em corpos de água de domínio da União. [\(Alínea acrescida pela Lei nº 13.081, de 2/1/2015\)](#)

XXIX - regulamentar outras formas de ocupação e exploração de áreas e instalações portuárias não previstas na legislação específica. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 14.047, de 24/8/2020\)](#)

§ 1º No exercício de suas atribuições a ANTAQ poderá:

I - firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e [\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

§ 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.

§ 3º [\(Revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

§ 4º [\(Revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)](#)

Seção IV Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas

Subseção I Das Normas Gerais

Art. 28. A ANTT e a ANTAQ, em suas respectivas esferas de atuação, adotarão as normas e os procedimentos estabelecidos nesta Lei para as diferentes formas de outorga previstos nos arts. 13 e 14, visando a que:

I - a exploração da infra-estrutura e a prestação de serviços de transporte se exerçam de forma adequada, satisfazendo as condições de regularidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação do serviço, e modicidade nas tarifas;

II - os instrumentos de concessão ou permissão sejam precedidos de licitação pública e celebrados em cumprimento ao princípio da livre concorrência entre os capacitados para o exercício das outorgas, na forma prevista no inciso I, definindo claramente:

a) (VETADO)

b) limites máximos tarifários e as condições de reajustamento e revisão;

c) pagamento pelo valor das outorgas e participações governamentais, quando for o caso.

d) prazos contratuais. [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

.....
.....

DECRETO Nº 7.860, DE 6 DE DEZEMBRO DE 2012

*(Revogado pelo Decreto nº 9.676, de 2/1/2019,
com vigência alterada para 16/1/2019 pelo Decreto nº 9.684, de 14/1/2019)*

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](#))

.....

.....

DECRETO Nº 9.676, DE 2 DE JANEIRO DE 2019

(Revogado pelo Decreto nº 10.368, de 22/5/2020, em vigor em 17/6/2020)

Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério da Infraestrutura.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, *caput*, inciso VI, alínea "a", da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Ficam aprovados a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério da Infraestrutura, na forma dos Anexos I e II.

Art. 2º Ficam remanejados, na forma do Anexo III, os seguintes cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS e Funções Comissionadas do Poder Executivo - FCPE: (["Caput" do artigo com redação dada pelo Decreto nº 9.684, de 14/1/2019](#))

I - do extinto Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil para a Secretaria de Gestão da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia:

- a) treze DAS 101.1;
- b) sete DAS 102.4;
- c) vinte e nove DAS 102.2;
- d) vinte e três DAS 102.1; e ([Alínea com redação dada pelo Decreto nº 9.684, de 14/1/2019](#))

- e) uma FCPE 102.4;

II - do Departamento Nacional de Trânsito do extinto Ministério das Cidades para a Secretaria de Gestão da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia:

- a) um DAS 101.5;
- b) seis DAS 101.4;
- c) um DAS 101.2;
- d) dois DAS 101.1;
- e) um DAS 102.4; e
- f) dois DAS 102.3;

III - da Secretaria de Gestão da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia para o Ministério da Infraestrutura:

- a) três DAS 101.5; [\(Alínea com redação dada pelo Decreto nº 9.684, de 14/1/2019\)](#)
- b) um DAS 101.4; [\(Alínea com redação dada pelo Decreto nº 9.684, de 14/1/2019\)](#)
- c) trinta e um DAS 101.3; [\(Alínea com redação dada pelo Decreto nº 9.684, de 14/1/2019\)](#)
- d) treze DAS 101.2; [\(Alínea com redação dada pelo Decreto nº 9.684, de 14/1/2019\)](#)
- e) dois DAS 102.5; [\(Alínea com redação dada pelo Decreto nº 9.684, de 14/1/2019\)](#)
- f) oito DAS 102.3; e [\(Alínea com redação dada pelo Decreto nº 9.684, de 14/1/2019\)](#)
- g) uma FCPE 101.4. [\(Alínea acrescida pelo Decreto nº 9.684, de 14/1/2019\)](#)

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO