

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4.119, DE 2020

(Do Poder Executivo)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA MODIFICATIVA Nº ____ , DE 2020

Ao art. 22 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, inclua-se as seguintes alterações propostas. Adicionalmente, inclua-se o art. 24 aqui proposto, renumerando os demais dispositivos.:

Art. 22. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 27.....

XXX – regular e fiscalizar a prestação dos serviços de praticagem, garantido o cumprimento de padrões adequados observadas as prerrogativas da autoridade marítima descritas na Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 e observado o disposto no Parágrafo único do art. 1º da Lei 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. 24º A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, 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 de Serviço de Praticagem ou de meio alternativo que preserve a segurança no tráfego de embarcações.” (NR)

“Art. 4º.....

Parágrafo único. O Poder Executivo estabelecerá, através de órgão colegiado, presidido pelo Ministério da Infraestrutura, assegurada a participação da ANTAQ e da Autoridade Marítima, em regulamento, os parâmetros a serem observados pela Antaq na regulação dos serviços de praticagem, de forma a garantir a economicidade e a manutenção da qualidade dos serviços.” (NR)

“Art. 13.

§ 1º A inscrição de aquaviários como práticos se dará por meio de autorização concedida pela autoridade marítima, especificamente para cada zona de praticagem.

§ 2º O processo de habilitação de práticos deverá ocorrer de maneira contínua, por meio de prova escrita e/ou prática, em periodicidade não inferior a duas provas anuais, sem limite de vagas, sendo facultada a habilitação para mais de uma zona de praticagem, sendo exigível para tanto aprovação em etapa prática em cada zona de praticagem.

§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, bem como às disposições da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011 e o princípio da livre concorrência, sendo vedada a utilização de escala única na prestação dos serviços ou a limitação do número de profissionais habilitados em cada zona de praticagem.

§ 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;

II - estabelecer a utilização de equipamentos de simulação, devidamente homologados, para fins de concessão e manutenção do Certificado de Isenção de Serviço de Praticagem de que trata o inciso

anterior, bem como para a etapa prática do processo de habilitação de que trata o § 2º do art. 13, na forma e condições estabelecidas em regulamento.

III - habilitar, excepcionalmente e de acordo com as normas da Autoridade Marítima, os 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, nessa situação exclusiva.”

§5º A atividade de Praticagem tem natureza essencialmente privada.”
(NR)

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas, podendo a autoridade marítima requisitar o serviço de práticos (NR).

Parágrafo único. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq poderá realizar a regulação econômica dos serviços de praticagem, observado o disposto no Parágrafo único do art. 1º da Lei 9.537, de 11 de dezembro de 1997;” (NR)

JUSTIFICATIVA

O PL nº 4.199/2020 cria o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar, a ser implementado pelo Poder Executivo e sob monitoramento do Ministério da Infraestrutura.

Entre os objetivos do BR do Mar definidos no seu art. 1º, estão os de: ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem; incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem; incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais; e, revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem das políticas de construção naval.

Nesse sentido, é premente aproveitar o contexto dessa iniciativa para resgatar as discussões já realizadas no contexto do PL 2.149/2015, que modifica a Lei nº 9.537/1997, objetivando dar nova configuração aos serviços de praticagem.

Conforme já argumentado no meu voto em separado apresentado à Comissão de Viação e Transportes no contexto da discussão do PL supracitado¹, o serviço de praticagem é prestado, em outros países, basicamente de duas maneiras: (i) em um modelo de um monopólio regulado, inclusive em relação aos seus preços; (ii) ou em um modelo de mercado de livre concorrência, com livre pactuação entre as partes dos

1 Disponível em:

https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1844841&filename=Tramitacao-PL+2149/2015



termos do serviço. Enquanto isso, no Brasil nós temos um modelo é híbrido que reúne o pior das duas abordagens: trata-se de uma prestação em regime de monopólio e com preços livres, o que, por obvio, cria um ambiente de abuso do poder de mercado por parte do monopolista.

No contexto do transporte de cabotagem essa distorção assume um efeito mais dramático: enquanto na navegação de longo curso o custo da cabotagem é apenas um sobrecusto pontual, para a cabotagem cada uma das paradas em portos brasileiros escalona rapidamente de forma a reduzir a competitividade do modal. Dados da ABAC apontam que, no caso da cabotagem de granel de ciclo reduzido em determinadas rotas, a praticagem chega a representar 20% do custo do serviço pago pelos clientes².

Diante do exposto, apresento a emenda em tela que busca, de forma sintética, as mesmas alterações propostas no voto em separado apresentado por mim quando da passagem do PL 2.149/2015 pela Comissão de Viação e Transportes. Em um primeiro momento, altera-se a Lei nº 10.233/2001, de forma a dotar a ANTAQ das competências necessárias para regular e fiscalizar a prestação do serviço de praticagem, observando as prerrogativas específicas do Comando da Marinha no assunto. Em seguida, proponho uma série de alterações à Lei nº 9.537/ 1997, com o objetivo de abrir o mercado de praticagem à concorrência.

Sala das Sessões, _____ de outubro de 2020.

Deputado Federal Paulo Ganime

² Disponível em:

<https://canaldoservidor.infraestrutura.gov.br/images/apresentacoes-praticagem/apresentacao-syndarma.pdf>





Emenda de Plenário a Projeto com Urgência **(Do Sr. Paulo Ganime)**

Inclui dispositivos para tratar dos
Serviços de Praticagem.

Assinaram eletronicamente o documento CD202140370800, nesta ordem:

- 1 Dep. Paulo Ganime (NOVO/RJ) - LÍDER do NOVO
- 2 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE,
AVANTE