



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 1.565, DE 2019** **(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:

ÀS COMISSÕES DE:

ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 4392/20, 757/22 e 1118/23

(*) Atualizado em 7/11/2023 para inclusão de apensado (3)

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 esboço 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

Pratizagem, 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 19 de março de 2019.

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 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.

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.

Art. 17. A embarcação apreendida deve ser recolhida a local determinado pela autoridade marítima.

§ 1º A autoridade marítima designará responsável pela guarda de embarcação apreendida, o qual poderá ser seu proprietário, armador, ou preposto.

§ 2º A irregularidade determinante da apreensão deve ser sanada no prazo de noventa dias, sob pena de a embarcação ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 18. O proprietário, armador ou preposto responde, nesta ordem, perante a autoridade marítima, pelas despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida.

Art. 19. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitam o causador a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, independentemente da penalidade prevista.

Art. 20. A autoridade marítima sustará o andamento de qualquer documento ou ato administrativo de interesse de quem estiver em débito decorrente de infração desta Lei, até a sua quitação.

Art. 21. O procedimento para a aplicação das medidas administrativas obedecerá ao disposto no Capítulo V.

Parágrafo único. Para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação, a autoridade marítima poderá aplicar as medidas administrativas liminarmente.

CAPÍTULO V DAS PENALIDADES

Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

Art. 23. Constatada infração, será lavrado Auto de Infração pela autoridade competente designada pela autoridade marítima.

§ 1º Cópia do Auto de Infração será entregue ao infrator, que disporá de quinze dias úteis, contados da data de recebimento do Auto, para apresentar sua defesa.

§ 2º Será considerado revel o infrator que não apresentar sua defesa.

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 - Secretaria de Portos da Presidência da República, que exercerá a função de secretaria-executiva;
- III - Ministério da Fazenda;
- IV - Ministério dos Transportes; e
- 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.

Art. 3º A Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem deliberará pela maioria absoluta dos votos de seus membros.

Art. 4º A participação na Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem será considerada prestação de serviço público relevante, não remunerada.

Art. 5º A Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem deliberará sobre a forma de encaminhamento à Autoridade Marítima das propostas de que trata o art. 1º.

§ 1º As propostas da Comissão poderão ser submetidas a consulta pública.

§ 2º As propostas encaminhadas pela Comissão serão publicadas no sítio eletrônico da Secretaria de Portos da Presidência da República e no sítio eletrônico da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, no prazo de dez dias contado da data da reunião.

§ 3º Após o encaminhamento das propostas, a Autoridade Marítima publicará no Diário Oficial da União sua decisão de homologação, no prazo de dez dias.

Art. 6º A Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem submeterá a consulta pública a metodologia de regulação de preços de que trata o inciso I do caput do art. 1º, no prazo de noventa dias, contado da data de publicação deste Decreto.

Art. 7º O Regulamento de Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional, anexo ao Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 6º O serviço de praticagem é constituído de prático, lancha de prático e atalaia." (NR)

Art. 8º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 6 de dezembro de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA ROUSSEFF
Guido Mantega
Luís Inácio Lucena Adams
Leônidas Cristino

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

SÚMULA VINCULANTE 21

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

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.

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 práctico, 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 práctico 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 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.

.....

.....

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 assembléia-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 referentes 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. [\(Alínea acrescida pelo Decreto nº 9.684, de 14/1/2019\)](#)
-
-

PROJETO DE LEI N.º 757, DE 2022

(Do Poder Executivo)

MENSAGEM Nº 127/22

Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para estabelecer a competência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq para atuar na regulação econômica dos serviços de praticagem.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-4392/2020. EM DECORRÊNCIA DESSA APENSAÇÃO, A MATÉRIA PASSA A TRAMITAR EM REGIME DE PRIORIDADE.

PROJETO DE LEI

Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para estabelecer a competência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq para atuar na regulação econômica dos serviços de praticagem.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.

2º

.....

.....

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; e

XXII - Zona de Praticagem - área geográfica delimitada que, por força de peculiaridades locais que dificultam a movimentação livre e segura de embarcações, exigem o funcionamento ininterrupto de serviço de praticagem.

Parágrafo único. Compete à Diretoria de Portos e Costas da Diretoria-Geral de Navegação do Comando da Marinha estabelecer as zonas de praticagem.” (NR)

“Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, de forma individual ou mediante a constituição de sociedade empresária.

.....

.....

§ 3º É assegurado a todo prático, nos termos do **caput**, o livre exercício do serviço de praticagem, sem prejuízo da regulação econômica pela Antaq.



§ 5º A sociedade empresária de que trata o **caput** terá:

I - como objeto social, a prestação de serviços de praticagem em apenas uma zona de praticagem; e

II - como sócios, apenas práticos habilitados a atuarem na respectiva zona de praticagem.

§ 6º Os agentes previstos no **caput** prestarão informações de natureza financeira, técnica e operacional, entre outras solicitadas pela Antaq.” (NR)

“Art.

14.

§ 1º Para assegurar o disposto no **caput**, a autoridade marítima poderá:

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

II - requisitar o serviço de práticos.

§ 2º Caberá ao Ministério da Infraestrutura elaborar estudos e projeções relativos à disponibilidade do serviço de praticagem, com atenção às exigências de segurança e de acessibilidade às instalações portuárias e em articulação com a autoridade marítima.” (NR)

Art. 2º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.

27.

XXX - realizar a regulação econômica do serviço de praticagem, inclusive para definir o preço do serviço e fiscalizar o cumprimento de padrões adequados, sem prejuízo das competências da autoridade marítima.

§ 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, e será consultada quando do estabelecimento de normas e de procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário, incluída a prestação dos serviços de praticagem.

§ 5º Órgão colegiado a ser instituído por ato do Poder Executivo estabelecerá os parâmetros a serem observados pela Antaq na regulação econômica dos serviços de praticagem de que trata o inciso XXX do **caput**, de forma a corrigir falhas de mercado e a garantir a qualidade dos serviços.” (NR)

1997.

Art. 3º Fica revogado o parágrafo único do art. 14 da Lei nº 9.537, de

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

Brasília,

PL - ALT LEI 9537-1997 E LEI 10.233-2001 - ANTAQ - SERVIÇOS PRATICAGEM



Brasília, 4 de Fevereiro de 2022

Senhor Presidente da República,

1. Submetemos à sua apreciação proposta de Projeto de Lei, de modernização do serviço de praticagem, que altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para estabelecer a regulação econômica dos serviços de praticagem.
2. O serviço de praticagem, no Brasil, é obrigatório em áreas definidas como de navegação restrita, conhecidas como Zonas de Praticagem - ZPs. Não há regulação econômica da atividade, mas apenas regulação técnica, exercida pela Marinha do Brasil (Autoridade Marítima).
3. O custo do serviço adiciona-se aos demais do setor de transporte, e tem consequências sobre a competitividade da economia. A busca pela eficiência e a consequente redução do “Custo Brasil” passa pelo aperfeiçoamento de cada um dos elos da cadeia de transporte, inclusive, do modo aquaviário. Vale registrar indicativo de participação significativa da praticagem nos custos totais de transporte. De acordo com Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem - ABAC, os custos da praticagem podem representar cerca de 20% dos custos totais da navegação de cabotagem.
4. Cite-se ainda a Comissão Nacional Para Assuntos de Praticagem - CNAP, que estimou potencial de economia de até 60% de custos unitários e cerca de R\$ 156 milhões/ano somente na Zona de Praticagem do Porto de Santos, com a implementação de mecanismos de regulação econômica no mercado de serviços de praticagem. Extrapolando essa economia para as outras zonas de praticagem do Brasil, pode-se alcançar economia superior a R\$ 1 bilhão de reais anuais.
5. A regulação técnica do mercado de serviços de praticagem é exercida pela Autoridade Marítima e observa os aspectos de segurança da atividade. Falta amparo legislativo que inclua outros aspectos a serem observados, notadamente, a racionalização de custos e avaliação de outros incentivos à eficiência econômica. Esse amparo é o objetivo do projeto em comento, que propicia a inclusão apropriada dos fatores custo e eficiência no processo decisória da regulação.
6. Registre-se que há experiência internacional de regulação econômica do mercado de serviços de praticagem, com o propósito de racionalização de custos e outros incentivos à eficiência. Podem ser citados como exemplos os seguintes países: Argentina, Holanda, Suécia, Itália, Noruega, Grécia, Alemanha, França e Dinamarca. Dessa forma, o Projeto de Lei que se propõe permite ao Brasil aderir às boas práticas regulatórias de outras economias.
7. O Brasil já dispõe de capacidade técnica e experiência para implementar regulação econômica no setor de transporte marítimo, que poderá ser efetuada por meio da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq, agência reguladora do setor aquaviário. Para tanto, altera-se a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, de modo definir a competência da Antaq para realizar a regulação econômica do serviço de praticagem, além da competência de fiscalizar a prestação desse serviço quanto ao aspecto econômico,

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

mantendo-se inalterada a competência da Autoridade Marítima para fiscalizar questões relacionadas à regulação técnica.

8. O projeto estabelece, ainda, que caberá a órgão colegiado estabelecer em regulamento os parâmetros a serem observados na regulação econômica dos serviços de praticagem, de forma a garantir a economicidade e a manutenção da qualidade dos serviços.

9. O Projeto de Lei proposto altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, para incluir a definição de Zona de Praticagem no art. 2º, estabelecendo ainda a competência da Diretoria de Portos e Costas da Diretoria de Geral de Navegação do Comando da Marinha para estabelecer as Zonas de Praticagem. Já o art. 13 da mesma Lei é alterado para que os serviços de praticagem possam ser prestados, individualmente ou por sociedade empresarial.

10. O projeto ampara exigência de publicidade de informações contábeis, financeiras e outras que a Antaq avaliar pertinente. Isso diminui assimetria de informação entre regulado e regulador, o que favorece a adoção de boas práticas regulatórias. Ademais, promove transparência de custos e incentiva a eficiência econômica da atividade, em benefício do consumidor e da competitividade do País.

11. O art. 14 da Lei nº 9.537, de 1997, é alterado para retirar a possibilidade da Autoridade Marítima de fixar o preço do serviço em cada Zona de Praticagem, uma vez que a regulamentação econômica passa a ser atribuição da Antaq (conforme o caput do art. 1º do PL), além de definir que caberá ao Ministério da Infraestrutura elaborar estudos e projeções relativos à disponibilidade do serviço de praticagem.

12. O exposto indica a relevância do Projeto de Lei proposto, que contribui para o desenvolvimento do transporte aquaviário, especialmente o de cabotagem, com efeitos favoráveis sobre a competitividade da economia brasileira. Pelo seu impacto nos custos logísticos, que repercutem de forma transversal nos mais diversos setores da economia brasileira, a regulação econômica da atividade se constitui em medida essencial para a melhoria do ambiente de negócios, e deve contribuir para os esforços de retomada econômica no cenário pós-pandemia, com efeitos positivos no nível de emprego e renda.

13. Essas são as razões, Senhor Presidente, que nos levam a submeter, à sua superior deliberação, a presente proposta de Projeto de Lei.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Paulo Roberto Nunes Guedes , Marcelo Sampaio Cunha Filho, Walter Souza Braga Netto



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.

Art. 4º São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

- a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;
- b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;
- c) realização de inspeções navais e vistorias;
- d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;

e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;

f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;

g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;

h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;

i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;

- j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;
- l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação;
- m) aplicação de penalidade pelo Comandante;

II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;

III - determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada;

IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;

V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

VI - estabelecer os limites da navegação interior;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval;

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Art. 4º-A Sem prejuízo das normas adicionais expedidas pela autoridade marítima, é obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física dos passageiros e da tripulação.

§ 1º O tráfego de embarcação sem o cumprimento do disposto no *caput* deste artigo sujeita o infrator às medidas administrativas previstas nos incisos I e II do *caput* do art. 16, bem como às penalidades previstas no art. 25, desta Lei.

§ 2º Em caso de reincidência, a penalidade de multa será multiplicada por 3 (três), além de ser apreendida a embarcação e cancelado o certificado de habilitação.

§ 3º A aplicação das medidas administrativas e das penalidades previstas neste artigo não exime o infrator da devida responsabilização nas esferas cível e criminal. [Artigo acrescido pela Lei nº 11.970, de 6/7/2009, publicada no DOU de 7/7/2009, em vigor 30 dias após a publicação](#)

Art. 5º A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

- I - não entrar no porto;
- II - não sair do porto;
- III - sair das águas jurisdicionais;
- IV - arribar em porto nacional.

Art. 6º A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres.

CAPÍTULO II DO PESSOAL

Art. 7º Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações.

Parágrafo único. O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho.

Art. 8º Compete ao Comandante:

I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;

II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

III - manter a disciplina a bordo,

IV - proceder:

a) à lavratura, em viagem de termos de nascimento e óbito ocorridos a bordo, nos termos da legislação específica;

b) ao inventário e à arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os à autoridade competente, nos termos da legislação específica;

c) à realização de casamentos e aprovação de testamentos *in extremis*, nos termos da legislação específica;

V - comunicar à autoridade marítima:

a) qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar;

b) acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação;

c) infração desta Lei ou das normas e dos regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação.

Parágrafo único. O descumprimento das disposições contidas neste artigo sujeita o Comandante, nos termos do art. 22 desta Lei, às penalidades de multa ou suspensão do certificado de habilitação, que podem ser cumulativas.

Art. 9º Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Art. 10. O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia da segurança das pessoas, da embarcação e da carga transportada, pode:

I - impor sanções disciplinares previstas na legislação pertinente;

II - ordenar o desembarque de qualquer pessoa;

III - ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para a manutenção da integridade física de terceiros, da embarcação ou da carga;

IV - determinar o alijamento de carga.

Art. 11. O Comandante, no caso de impedimento, é substituído por outro tripulante, segundo a precedência hierárquica, estabelecida pela autoridade marítima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

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.

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 referentes 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. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 14.047, de 24/8/2020\)](#)

XXX - fomentar a competição e tomar as medidas necessárias para evitar práticas anticoncorrenciais, especialmente no tocante à má-fé na oferta de embarcações que não atendam adequadamente às necessidades dos afretadores na hipótese prevista no inciso I do caput do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 14.301, de 7/1/2022\)](#)

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

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.118, DE 2023

(Do Sr. Alberto Fraga)

Acrescenta o art. 12-A à Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, para estabelecer princípios para o exercício do serviço de praticagem, e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-1565/2019.



PROJETO DE LEI N.º _____, DE 2023

(Do Senhor Deputado Alberto Fraga).

Acrescenta o art. 12-A à Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, para estabelecer princípios para o exercício do serviço de praticagem, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, para estabelecer princípios para o exercício do serviço de praticagem.

Art. 2º A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte Art. 12-A:

“Art. 12-A. São princípios gerais para o exercício do serviço de praticagem, de observação obrigatória na regulamentação da atividade:

I – sinistralidade mínima;

II – autonomia e responsabilidade funcionais;



III – manutenção da familiaridade e da experiência recente na zona de praticagem;

IV – disponibilidade permanente e não preferencial, exceto por requisição da Autoridade Marítima devidamente justificada;

V – número limitado de profissionais, de acordo com as normas da Autoridade Marítima, tecnicamente fundamentadas;

VI – divisão equânime dos serviços”.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei busca, de forma bastante objetiva, trazer para o ordenamento jurídico nacional princípios para o exercício das atividades de praticagem. O objetivo geral é a manutenção da excelência da praticagem, tendo por norma basilar a “sinistralidade mínima”, norte do serviço, por se tratar da segurança marítima numa determinada zona de praticagem. Com efeito, eventual sinistro pode ter efeitos devastadores, de natureza econômica, ambiental e/ou de vidas humanas.

De certo modo, esses princípios estão previstos em normas da Autoridade Marítima e na Resolução A/960 da Organização Marítima Internacional, mas o ideal é que sejam elevados à categoria de lei no direito interno. Nesse sentido, esclarecedor artigo dos pesquisadores Matusalém Gonçalves Pimenta e Eliane Maria Octaviano Martins me forneceu subsídios para apresentar a proposição. Vide endereço da publicação: *Governança Ultrajada. Brasil: Uma Rota de Perigo*, disponível em:



file:///C:/Users/P_272998/Downloads/3535-10580-1-PB.pdf . Parte dessa proposta também é defendida pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF).

Os princípios que proponho são: I – sinistralidade mínima; II – autonomia funcional; III – manutenção da familiaridade e da experiência recente na zona de praticagem; IV – disponibilidade permanente e não preferencial; V – número limitado de profissionais; VI – divisão equânime dos serviços.

Enfim, por ser medida necessária para melhorar a segurança marítima e evitar prejuízos os mais diversos é que solicito aos colegas parlamentares a discussão, o aperfeiçoamento e a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em ____ de março de 2023.

Deputado Alberto Fraga



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI

Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 9.527, DE 10 DE
DEZEMBRO DE 1997
Art. 12-A

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199712-10;9527>

FIM DO DOCUMENTO