

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.149, DE 2015

Modifica a Lei nº 9.537, de 1997, que "dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências", relativamente ao serviço de Praticagem e outras matérias

Autor: Deputado RAIMUNDO GOMES DE MATOS

Relator: Deputado GILBERTO ABRAMO

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 2.149, de 2015, de autoria do Deputado Raimundo Gomes de Matos, modifica a Lei nº 9.537/1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, relativamente ao serviço de praticagem e outras matérias.

O projeto propõe alterações em quatro artigos da Lei e revoga dispositivo que condiciona recurso administrativo ao depósito prévio de multa.

No art. 13, acrescenta-se § 4º para possibilitar que a Autoridade Marítima habilite comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir suas embarcações no interior de Zona de Praticagem específica ou em parte dela, sem a assessoria de práctico. O § 5º define que a atividade de praticagem tem natureza essencialmente privada, devendo os preços praticados ser objeto de livre negociação com os tomadores de serviços.

No art. 14, o § 1º estabelece que a fixação de preços pela Autoridade Marítima somente ocorrerá de forma excepcional e temporária, quando não houver acordo entre as partes e houver risco de interrupção do serviço. O § 2º determina que, para essa fixação excepcional, serão utilizados



como parâmetro os preços costumeiramente praticados em cada Zona de Praticagem, considerando acordos vigentes, tempo e qualidade do serviço. O § 3º prevê que a Autoridade Marítima estabelecerá escala de rodízio única com todos os práticos em atividade em cada Zona de Praticagem, para possibilitar a manutenção da habilitação e o cumprimento da frequência mínima de manobras. O § 4º determina que, anualmente, a Autoridade Marítima fixará o número de práticos necessários em cada Zona de Praticagem. O § 5º estabelece que essa fixação deverá considerar o número e a duração média das manobras nos doze meses anteriores, as alterações significativas previstas para o movimento da Zona de Praticagem, e a necessidade de evitar sobrecarga permanente de trabalho e de garantir frequência mínima de manobras para manutenção da qualificação dos práticos.

No art. 15, acrescenta-se parágrafo único para permitir que a Autoridade Marítima, mediante requerimento prévio e fundamentado, autorize que, em caso de reiterado inadimplemento do tomador de serviço, a prestação do serviço seja condicionada ao prévio pagamento. O art. 39 passa a estabelecer que a Autoridade Marítima é exercida pelo Comandante da Marinha.

O projeto revoga o § 2º do art. 24 da Lei nº 9.537/1997, que condiciona a admissibilidade de recurso administrativo ao prévio depósito do valor da multa. A lei entraria em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Segundo o autor, a proposta de habilitar comandantes de navios brasileiros a manobrar sem assessoria de prático visa à otimização e eficiência portuária, considerando a habitualidade de alguns comandantes em manobras em uma mesma Zona de Praticagem.

Quanto à definição de parâmetros para fixação do número de práticos, o autor defende que é necessário assegurar que os profissionais executem manobras sem sobrecarga permanente e que a frequência de serviços mantenha a qualificação dos práticos. Sobre a fixação de preços, argumenta que, embora a legislação atual preveja caráter excepcional de



intervenção estatal, não define parâmetros, comprometendo a segurança jurídica.

O autor aponta que não é atribuição típica da Autoridade Marítima promover regulação econômica, mas sim regulação técnica e fiscalização visando à segurança da navegação. Acrescenta que a intervenção na fixação de preços deve ocorrer apenas de forma temporária e excepcional, para proteger prestadores e tomadores de abuso do poder econômico. A possibilidade de condicionar a prestação de serviços ao prévio pagamento em casos de reiterado inadimplemento se justifica, esclarece, diante de relatos de empresas que deixam de adimplir compromissos financeiros.

Por fim, alega que a revogação do § 2º do art. 24 fundamenta-se na inconstitucionalidade da exigência de depósito prévio de multa para admissibilidade de recurso administrativo, conforme Súmula Vinculante nº 21 do Supremo Tribunal Federal, por representar cerceamento ao direito de defesa. O autor conclui que as modificações contribuem para o aperfeiçoamento das condições de prestação do serviço de praticagem e para o aumento da oferta disponível às empresas de navegação.

A matéria foi distribuída às Comissões de Trabalho, de Administração e Serviço Público; Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio; Viação e Transportes e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD). Está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é ordinário.

Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, o projeto foi aprovado, com uma emenda, de seguinte teor: “Os valores relativos aos serviços de praticagem para navios de cruzeiro, marítimos ou fluviais, deverão ser inferiores aos valores praticados no transporte de cargas.”

Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, ao projeto principal foi apensado o PL nº 2.591, de 2015. Referido projeto dispõe sobre o controle do tráfego marítimo na área dos portos e a regulação das tarifas cobradas pelos práticos das companhias de cruzeiros marítimos, com vistas a estimular a concorrência e o aperfeiçoamento dos serviços prestados pelos práticos. O parecer aprovado nessa Comissão foi pela



aprovação do projeto principal, bem como da emenda aprovada na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, mas pela rejeição da proposição apensada, que foi retirada pelo autor em 12/02/2019.

Nesta Comissão de Viação e Transportes, também foram apresentadas três emendas, duas ao projeto, de autoria dos Deputados Mauro Lopes (EMC 1/2016 CVT) e Júlio Delgado (EMC 1/2019 CVT), e uma ao substitutivo apresentado junto ao parecer PRL 5 CVT, de autoria do Deputado Cezinha de Madureira (ESB 1/2023 CVT). As emendas cuidam, principalmente, de aspectos da regulação econômica da atividade, a ser exercida, de acordo com elas, pelo Poder Executivo federal.

Em seguida, nesta Comissão de Viação e Transportes, foram apresentados cinco pareceres, na seguinte ordem, que não chegaram a ser apreciados:

- Parecer do Relator PRL 1 CVT, Dep. Benjamin Maranhão (SD-PB), pela aprovação deste e da Emenda adotada pela CTASP, e pela rejeição da Emenda 1/2016 da CVT;
- Parecer do Relator PRL 2 CVT, Dep. Bruno Araújo (PSDB-PE), pela aprovação deste, e da Emenda Adotada pela Comissão 1 da CTASP, e pela rejeição da Emenda 1/2016 da CVT;
- Parecer do Relator PRL 3 CVT, Dep. Eli Corrêa Filho (DEM-SP), pela aprovação deste, com substitutivo, e pela rejeição da Emenda 1/2016 da CVT, da Emenda 1/2019 da CVT, e da Emenda Adotada pela Comissão 1 da CTASP;
- Parecer do Relator PRL 4 CVT, Dep. Vinicius Carvalho (REPUBLIC-SP), pela aprovação deste, com substitutivo, e pela rejeição da Emenda 1/2016 da CVT, da Emenda 1/2019 da CVT, e da Emenda Adotada pela Comissão 1 da CTASP;
- Parecer do Relator PRL 5 CVT, Dep. Vinicius Carvalho (REPUBLIC-SP), pela aprovação deste, com substitutivo, e



pela rejeição da Emenda 1/2016 da CVT, da Emenda 1/2019 da CVT, e da Emenda Adotada pela CTRAB.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 2.149, de 2015, de autoria do Deputado Raimundo Gomes de Matos, propõe alterações à Lei nº 9.537, de 1997 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário – LESTA), com o objetivo de conferir tratamento legal mais detalhado ao serviço de praticagem, definindo sua natureza privada, estabelecendo parâmetros para eventual intervenção da Autoridade Marítima na fixação de preços, disciplinando o rodízio de práticos, a habilitação de comandantes de navios brasileiros em determinadas zonas de praticagem, e outras disposições correlatas.

A iniciativa é meritória e revela sensibilidade quanto à importância do serviço de praticagem para a segurança da navegação e para a eficiência da atividade portuária nacional. O texto apresentado buscou aperfeiçoar a legislação vigente, à época carente de regras mais precisas sobre aspectos econômicos e operacionais do serviço.

Entretanto, a superveniência da Lei nº 14.813, de 15 de janeiro de 2024, esvaziou por completo o objeto da presente iniciativa. A referida lei alterou a LESTA justamente para incorporar as diretrizes que o PL 2.149/2015 propunha, consolidando no texto legal a natureza privada da atividade de praticagem, a livre negociação de preços, a intervenção estatal apenas de forma excepcional e temporária, o estabelecimento de critérios para dimensionamento e rodízio de práticos e a possibilidade de habilitação de comandantes brasileiros, entre outros pontos.

Diante desse novo marco legal, o projeto de lei em exame se tornou extemporâneo: suas finalidades já foram plenamente atendidas pela legislação em vigor. Assim, embora se reconheça o mérito da iniciativa e sua



contribuição para o debate que resultou na modernização da LESTA, por perda de objeto, **o voto é pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.149, de 2015**, e das emendas que lhe foram apresentadas.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado GILBERTO ABRAMO
Relator

2025-19250

