

EMENDA N.º

USO EXCLUSIVO DA COMISSÃO

PROJETO DE LEI N.º

1.636/2007

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

AUTOR: DEPUTADO MOREIRA MENDES

EMENDA SUPRESSIVA

Suprime-se o artigo 2º do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 1.636/2007.

JUSTIFICATIVA.

O art. 2º do Substitutivo pretende modificar o art. 6º da Lei nº 9.537/1997 (LESTA). Ocorre, entretanto, que o art. 6º transscrito na proposta refere-se ao Decreto nº 2.596/1998 que regulamenta a LESTA (RLESTA).

O art. 6º da LESTA, por sua vez, estabelece a possibilidade de delegação de competência para a fiscalização do tráfego de embarcações, nos casos que especifica, ou seja, não guarda relação temática com a sistemática da remuneração do serviço de praticagem que se pretende alterar. O art. 2º do Substitutivo, nestes termos, contém um erro de técnica legislativa.

À margem desta incorreção, pretende o PL aventar a possibilidade de que a Secretaria Especial de Portos (SEP) atue como órgão mediador da negociação entre as partes interessadas quanto ao preço da remuneração do serviço de praticagem.

Destarte, essa alteração não merece prosperar, inicialmente, porque o órgão mediador deve ser imparcial quanto aos interesses envolvidos na mediação. Pela redação apresentada, a SEP levaria em consideração “os apoios disponibilizados pelos portos para o exercício da atividade”, ou seja, o preço do serviço seria variável na medida em que a infra-estrutura portuária fosse mais, ou menos, eficiente e disponível. Todavia, o serviço de praticagem não pode ser mais, ou menos, eficiente e disponível de acordo com cada porto do País. Deve-se buscar, pelo contrário, um serviço eficiente e permanentemente disponível, conforme previsto no art. 14 da própria LESTA, pois o interesse envolvido nesse serviço deve ser, única e exclusivamente, a segurança da navegação.

Além do mais, a competência para fixar o preço do serviço, conforme previsto no art. 14, parágrafo único, inciso II, da LESTA, é da Autoridade Marítima (MB) e não da SEP. Cumpre esclarecer que a missão da SEP, consoante o art. 24-A, da Lei nº 10.683/2003, consiste na “formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários marítimos”. Esses dispositivos tornam clara a intenção do legislador em buscar a eficiência do transporte aquaviário, e não do tráfego aquaviário, este de competência da MB, conforme previsto no art. 17, inciso II, da Lei Complementar nº 97/1999. Ressalte-se que o prático, consoante a sua natureza jurídica, é um aquaviário, tutelado pelas normas do tráfego aquaviário, e não pelas normas portuárias.

No mesmo rumo, os serviços de praticagem não existem como um serviço portuário, mas como um serviço essencial à segurança da navegação e a sua prestação se dá na conformidade das regras contidas na LESTA e regulamentadas pela MB, por intermédio da Norma da Autoridade Marítima nº 12 (NORMAM 12).

Aliado a esses fatos, temos a disciplina prevista no parágrafo terceiro do art. 24-A, da Lei nº 10.683/2003 que determina à SEP que, no exercício de suas competências, observe as prerrogativas específicas do Comando da Marinha.

Por fim, saliente-se que a Autoridade Marítima deverá intervir na fixação do preço do serviço de praticagem somente na falta de consenso entre as partes envolvidas, conforme previsto no art. 6º, incisos II e III da RLESTA, com a finalidade de garantir a continuidade do serviço. Esse dispositivo confirma, também, os princípios da atividade econômica, adotados pela Constituição da República de 1988, no que tange à prevalência do regime de livre iniciativa e da intervenção mínima do Estado nessa seara.

Desta forma, sugere-se suprimir, no art. 2º do Substitutivo, a “*proposta de alteração ao art. 6º da Lei nº 9.537/1997*”, que, na verdade, refere-se ao Decreto nº 2.596/1998, haja vista o erro de técnica legislativa, bem como os argumentos acima colacionados.

DATA

ASSINATURA PARLAMENTAR