

REGULAÇÃO DA PRATICAGEM NO BRASIL

um modelo seguro, eficiente e referênciã internacional

Bruno Fonseca *

No dia 15 de janeiro de 2024, a Presidência da República sancionou a Lei nº 14.813, que moderniza a regulação da praticagem. O texto, oriundo do Projeto de Lei nº 757/2022, foi fruto de discussão de uma década no Congresso. Tanto na Câmara quanto no Senado, a matéria foi aprovada por unanimidade, encerrando um ciclo de insegurança jurídica sobre a atividade. Neste artigo, abordaremos os principais pontos da lei e por que ela é importante para o País.

O texto altera a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lei nº 9.537/1997) e a Lei nº 10.233/2001, que criou a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Ganham status legal, na Lei nº 9.537, critérios de segurança da navegação antes presentes nas Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem (NORMAM-311/DPC). O objetivo é evitar questionamentos ao poder discricionário da Marinha, empoderando a Autoridade Marítima. Nos últimos anos, armadores pleitearam afrouxar as amarras de segurança do sistema, contestando a escala de rodízio única de atendimento e buscando isenção de praticagem para navios cada vez maiores.

Inserida na nova lei, a escala é um dos principais parâmetros de segurança da navegação. Em cada zona de praticagem para a qual foram habilitados, os práticos são distribuídos igualmente



Foto: Praticagem do Brasil / Gustavo Stephan

na escala, independentemente da empresa à qual pertençam. Esse sistema é consagrado mundialmente, de forma que o dono do navio não escolhe quem vai atendê-lo, e vice-versa. É uma medida que garante independência para que o prático tome sempre a decisão mais segura a bordo, imune a qualquer pressão comercial do armador. Ao mesmo tempo, a escala assegura que o prático não vai trabalhar demais, a ponto de comprometer a segurança, nem de menos, podendo perder a proficiência, além de manter a disponibilidade ininterrupta do serviço conforme determina a legislação. A escala é o instrumento de controle do Estado em relação à profissão.

Durante o 44º Encontro Nacional de Praticagem, em dezembro de 2022, o Superintendente de Segurança do Tráfego Aquaviário da Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha, Vice-Almirante José Luiz Ribeiro Filho, frisou que "a concorrência (entre práticos) não colabora para a segurança da navegação, não sendo plausível a extinção ou flexibilização da escala". Países que implantaram a concorrência na praticagem viram a disputa comercial diminuir a qualidade do serviço e recuaram após acidentes graves, entre eles a Argentina.

Naquele mesmo mês de dezembro, após minucioso processo de quatro anos de fiscalização no arranjo institucional da praticagem, os ministros do Tribunal de Contas da União (TCU) concluíram que "a regulamentação técnica exercida pela Autoridade Marítima, com a consequente insti-

tuição da escala de rodízio única, não caracteriza infração à ordem econômica, tendo em vista ser decorrência da ordem jurídica vigente".

Outro parâmetro de segurança previsto na nova lei é o da obrigatoriedade do serviço, no caso para as embarcações com mais de 500 de arqueação bruta (AB), salvo as previstas em regulamento da Autoridade Marítima e as classificadas, exclusivamente, para operar na navegação interior com bandeira brasileira, como os comboios de balsas. E por que 500 AB? Este valor advém da definição de navio em convenção internacional.

A Marinha poderá continuar concedendo isenção de praticagem para comandantes brasileiros de navios de bandeira brasileira de até cem metros de comprimento com pelo menos 2/3 da tripulação brasileira. Um dos critérios para a concessão é a exigência prévia de análise de risco atestando não haver perigo à navegação. Antes da lei, a Marinha já concedia a chamada *Pilotage Exemption Certificate* (PEC) a comandantes de navios de até 92 metros. Agora, esse limite fica estabelecido e adequado ao padrão internacional de aprendizado de acidentes.

REGULAÇÃO ECONÔMICA

Na parte econômica, o preço do serviço continua livremente negociado entre praticagem e armadores, seguindo entendimento pacificado nos tribunais superiores contra intervenção estatal em atividade privada, como é a praticagem. Mediante provocação das partes, seja por defasagem de preço ou abuso de poder econômico, a Autoridade Marítima poderá fixá-lo em caráter extraordinário, excepcional e temporário. Uma novidade é que a Marinha poderá formar comissão para emitir parecer sobre o preço, consultando a Antaq.

A inclusão da Agência era um pleito dos tomadores do serviço. Porém, os armadores defendiam que a regulação econômica passasse integralmente da Marinha para a Antaq, com poder para essa intervir nos preços, algo que os armadores não desejam nos fretes cobrados por eles.

Os parlamentares, porém, estudaram amplamente a matéria e perceberam que o modelo de passar a regulação econômica para a Antaq não existe no mundo, pois não temos duas autoridades de praticagem nos outros países. A solução

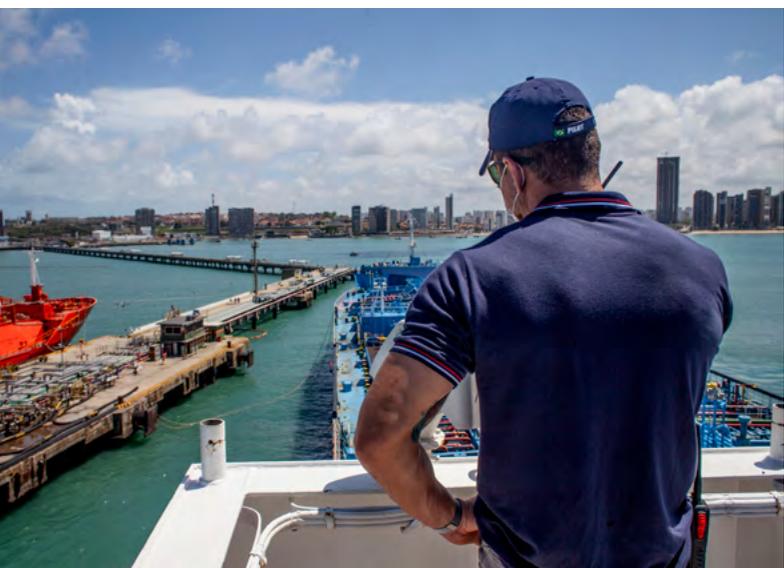


Foto: Praticagem do Brasil / Gustavo Stephan



Foto: Praticagem do Brasil / Fernando Martinho

foi possibilitar que a Antaq auxilie a Marinha, de forma consultiva, quando houver discussão econômica. Por isso, também foi alterada a lei que criou a Agência.

Durante os debates no Congresso, armadores tentaram plantar a ideia de que a praticagem brasileira é uma das mais caras do mundo e afeta o Custo Brasil. Esse movimento sempre foi visto no mundo inteiro com uma intenção clara: parte de grupos estrangeiros que querem controlar todos os elos da cadeia do comércio marítimo e diminuir custos de viagem somente para aumentar o lucro, sem assumir o compromisso de reduzir o frete para o dono da carga e, conseqüentemente, para o consumidor final.

Os meses de tramitação do projeto, entretanto, foram uma oportunidade de demonstrar que, na verdade, a praticagem é um item de redução do Custo Brasil. Além de assegurar a entrada e saída de navios, mantendo os portos funcionando plenamente para a economia, a atividade investe continuamente em estudos, treinamento e tecnologias que contribuem para superar as limitações portuárias que impactam o Custo Brasil. Esses investimentos é que possibilitam que os navios carreguem mais e demorem menos tempo para entrar nos portos e deles sair. O ex-presidente da Praticagem do Brasil, práctico Ricardo Falcão, fez um grande esforço de fazer esses esclarecimentos aos parlamentares e mostrar como funcionam os sistemas de praticagem no Brasil e no mundo.

Os preços da praticagem brasileira sempre foram abaixo do *benchmark* internacional e nunca impactaram o Custo Brasil. E isso foi comprovado por estudo do Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), instituição isenta e referência em análises no setor portuário.

Já quando o assunto é segurança, o Brasil sempre foi espelho para o mundo. São cerca de oitenta mil manobras/ano com índice de praticamente 100% sem intercorrências. No Brasil, nunca tivemos um grande acidente com derramamento de óleo, graças à eficiente regulação da Marinha e ao serviço de excelência realizado pela praticagem e reconhecido pelos armadores.

A Autoridade Marítima trouxe o que há de mais moderno na legislação mundial. Sua regulação técnica sobre praticagem, com pilares hoje consolidados em lei, toma como base os padrões da Resolução A.960 da Organização Marítima Internacional (IMO). A agência da ONU definiu os parâmetros que o mundo deve operar, buscando: sinistralidade mínima, autonomia da praticagem dos interesses comerciais do armador, aprimoramento contínuo da proficiência do práctico, limitação no número de profissionais, divisão equânime do tempo de trabalho e preservação do meio ambiente.

A praticagem da Europa só atingiu o padrão brasileiro em 2017 e a dos Estados Unidos uma vez disse que o seu objetivo era chegar ao nosso patamar. Em nome da sociedade, não podíamos retroceder. Conduzimos e manobramos navios de até 366 metros de comprimento, carregando toneladas de combustível só de consumo, fora cargas poluentes. Um acidente de grandes proporções tem conseqüências terríveis, com poluição de nossos mares e rios e risco de desabastecimento da população em caso de fechamento do canal de acesso ao porto.

Temos os melhores padrões regulatórios da atividade, desde janeiro com força de lei. São eles que refletem o índice mínimo de incidentes em nossas águas. ■

* Presidente da Praticagem do Brasil