

**PARECER PROFERIDO EM PLENÁRIO À MEDIDA PROVISÓRIA  
N.º 177, DE 25 DE MARÇO DE 2004, PELA COMISSÃO MISTA DO  
CONGRESSO NACIONAL**

**MEDIDA PROVISÓRIA N.º 177, DE 2004  
(Mensagem n.º 141, de 25 de março de 2004 )**

Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante — AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante — FMM, e dá outras providências.

**Autor:** PODER EXECUTIVO

**Relator:** Deputado LUIZ SÉRGIO

## **I - RELATÓRIO**

Com base no art. 62 da Constituição Federal, o Senhor Presidente da República adotou a Medida Provisória (MP) n° 177, de 25 de março de 2004, que, além de dar outras providências, dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e o Fundo da Marinha Mercante (FMM).

A referida MP constitui-se de 44 artigos e, segundo a exposição de motivos que a acompanha, tem por objetivos principais consolidar as disposições legais atinentes à matéria em só documento, disciplinar questões divergentes da praxe do comércio exterior, estabelecer procedimentos para o recolhimento eletrônico do adicional e introduzir necessárias modificações na legislação que rege o assunto.

Depois de definir conceitos relativos ao transporte internacional e nacional, a medida provisória trata, nos arts. 2.º a 16, dos aspectos tributários do AFRMM, que se destina a atender aos encargos da

intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras e constitui fonte básica do FMM.

O fato gerador do tributo — cuja base de cálculo é o frete, assim entendidas todas as despesas portuárias com a manipulação de carga, anteriores e posteriores a esse transporte, e outras despesas de quaisquer natureza a ele pertinentes — é o início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro.

As alíquotas do AFRMM são de 25%, na hipótese de navegação de longo curso; 10%, no caso de na navegação de cabotagem; e 40%, quando do transporte fluvial e lacustre de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste do Brasil.

A sujeição passiva comporta tanto a figura do contribuinte quanto a do responsável. O primeiro é o consignatário constante do conhecimento de embarque e o segundo, o proprietário da carga transportada. Não havendo obrigação de emissão do conhecimento de embarque, o proprietário da carga transportada passa à condição de contribuinte.

O despacho aduaneiro fica condicionado à comprovação da extinção, exclusão ou suspensão do adicional, cujo prazo para recolhimento é de 30 dias, contados da data do início efetivo da operação de descarregamento da embarcação.

A medida provisória, harmonizando a legislação tributária federal, prevê casos de isenção análogos aos do imposto de importação e determina a suspensão do tributo, quando se tratar de mercadoria importada sujeita a regime aduaneiro especial.

Serão acrescidos, ao AFRMM não pago ou recolhido com erro ou atraso, multa moratória de até 20% e juros de mora equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (SELIC).

Nos arts. 17 a 21, a proposição disciplina a destinação do produto da arrecadação do AFRMM, dividindo-o entre o Fundo da Marinha Mercante, as empresas brasileiras de navegação que operem embarcação própria ou afretada, de registro brasileiro, e uma conta especial.

Da parcela do adicional que cabe ao FMM, serão destinados recursos para o Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, o Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo e o Fundo Naval, para financiar atividades de pesquisa científica, desenvolvimento tecnológico e ensino nas áreas de transporte aquaviário e de construção naval.

A medida provisória determina que os recursos da conta especial serão rateados entre as empresas brasileiras de navegação autorizadas a operar na cabotagem e na navegação fluvial e lacustre, proporcionalmente ao total de fretes por elas gerado no transporte, entre portos brasileiros, de cargas de importação e de exportação do comércio exterior do País.

Em seguida, disciplina os casos em que a parte do adicional destinada a empresa brasileira de navegação, depois de depositada no Banco do Brasil S.A., em conta vinculada em nome da empresa, poderá ser utilizada.

Os arts. 22 a 29 cuidam do Fundo de Marinha Mercante, disciplinando sua natureza, criando seu conselho diretor, atribuindo ao Ministério dos Transportes sua administração e estabelecendo os recursos que lhe cabem, as hipóteses em que eles serão aplicados, as condições e garantidas para a liberação deles e os agentes financeiros do fundo.

Regras sobre os riscos resultantes das operações e a contratação de financiamento com recursos do FMM são estabelecidas pelos arts. 30 a 36.

Além disso, a medida provisória institui a Taxa de Utilização do Sistema Eletrônico de Controle de Arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (MERCANTE), cujo valor poderá ser ajustado, anualmente, em ato do Ministro de Estado dos Transportes.

Por fim, são introduzidas alterações nas Lei n.ºs 9.432, de 8 de janeiro de 1997, e 10.849, de 23 de março de 2004, e revogados os arts. 2.º a 6.º e 8.º a 33 do Decreto-Lei n.º 2.404, de 23 de dezembro de 1987; o Decreto-Lei n.º 2.414, de 12 de fevereiro de 1988; a Lei n.º 10.206, de 23 de março de 2001; e os arts. 7.º e 9.º da Lei n.º 9.365, de 16 de dezembro de 1996.

À medida provisória foram apresentadas sessenta emendas, cuja íntegra consta nos avulsos.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

A presente proposição atende aos pressupostos constitucionais de urgência e relevância, exigidos pelo *caput* do art. 62 da Constituição Federal.

Não restam dúvidas de que a matéria é relevante, pois disciplina questões relativas a um setor estratégico para o Brasil — a indústria naval. Já que, relativamente ao transporte hidroviário de cargas, a dependência brasileira do setor externo é muito grande, tornam-se extremamente importantes as medidas que fortalecem a marinha mercante nacional e a indústria de construção naval. Dessa maneira, as remessas de divisas ao exterior para pagamento de fretes internacionais tendem a diminuir, o que pode contribuir para o equilíbrio da balança de pagamentos do País.

Entendemos, também, que a matéria é urgente. Embora tenham uma atuação muito mais ampla, não se pode negar que a marinha mercante e indústria naval nacionais têm, atualmente, uma ligação forte com a extração e o transporte de petróleo em alto-mar. Na medida em que se avizinham vultosos investimentos nessas atividades, é imperioso que se redefina com rapidez a estrutura regulatória da política de fomento ao setor de transporte aquaviário do País. Assim sendo, as empresas brasileiras estarão, em tempo hábil, aptas a participar ativamente do processo de investimentos que se aproxima, gerando emprego e renda para a população.

Impende registrar, além do mais, que a matéria abrangida pela proposição em exame não incide em nenhuma das vedações para edição de medidas provisórias contidas no § 1º do art. 62 da Carta Magna.

Observamos, ainda, que a medida provisória em tela e as emendas a ela apresentadas não incorrem em inconstitucionalidades, conformando-se com o ordenamento jurídico vigente e com os parâmetros da boa técnica legislativa.

As disposições da Medida Provisória nº 177, de 2004, estão em consonância com a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) — Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 —, a Lei do Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e a Lei Orçamentária Anual.

Sob a ótica da receita pública, parece-nos que a proposição não terá efeito negativo sobre a arrecadação federal. Como os aspectos da hipótese de incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) não sofrerão mudanças substanciais, o volume da receita dessa contribuição não deve ser reduzido. Não existe, portanto, renúncia fiscal a exigir a adoção das medidas previstas no art. 14 da LRF.

A par disso, consideramos que os recursos de que dispõe o Fundo da Marinha Mercante (FMM) e os que serão arrecadados são suficientes para suportar as ações previstas na medida provisória. Nesse contexto, elas não devem afetar negativamente o equilíbrio das contas públicas, motivo pelo qual a proposição em comento não fere o objetivo principal da LRF, que é a instituição de normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal. Visto que não representa qualquer risco para a obtenção dos resultados fiscais definidos nas peças orçamentárias, a proposição não tem impacto orçamentário e financeiro que a faça conflitar com normas de finanças públicas.

Por igual, entendemos que as emendas não apresentam incompatibilidades ou inadequações financeiras e orçamentárias.

Quanto ao mérito da Medida Provisória (MP) nº 177, de 2004, ele nos parece inegável.

A adoção da medida provisória, pelo Poder Executivo, e sua virtual conversão em lei, pelo Parlamento, são atos que expressam de forma categórica o compromisso do Poder Público com a recuperação dos setores de marinha mercante e de construção naval nacionais, cujas atividades vêm padecendo, no plano externo, de agressiva e, por vezes, abusiva concorrência de empresas estrangeiras, e, no plano interno, do viés excessivamente financeiro que assumiu uma legislação antes concebida com o objetivo precípuo de fomentar nossa indústria naval.

Em relação ao ambiente internacional, pouco se pode fazer, por ora, exceto aprofundar as demoradas negociações em torno da redução dos subsídios e práticas protecionistas de diversos matizes empregados indiscriminadamente mundo afora, tanto no que se refere à marinha mercante, quanto à construção naval.

Internamente, contudo, é nosso dever sustentar política pública que compense as desvantagens comparativas a que está submetida a indústria naval brasileira em razão dos expedientes iníquos adotados alhures.

Entre os instrumentos de que podemos lançar mão para tornar eficiente a intervenção do Estado brasileiro em prol do desenvolvimento de companhias de navegação e estaleiros nacionais, alguns estão previstos na própria medida provisória, cumprindo destacar: (i) a redistribuição dos recursos provenientes da arrecadação AFRMM, de sorte a emprestar maior substância às contas vinculadas das empresas, cujo capital pode ser utilizado, sem exigência de reembolso ao agente financeiro, nas condições previstas; (ii) a ampliação dos beneficiários de empréstimo ou repasse de recursos do FMM; (iii) a elevação de alguns dos percentuais relativos aos montantes de financiamento concedido com recursos do FMM; (iv) a concessão de subvenção econômica sobre prêmio de seguro ou custos de carta de fiança arcados pelo empreendedor naval; (v) a repactuação, com base na Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP), dos contratos de financiamento que sofreram os efeitos deletérios da desvalorização abrupta da moeda nacional frente à moeda norte-americana, há alguns poucos anos; (vi) o repasse de recursos existentes no FMM às contas vinculadas das empresas que gerarem recolhimento do AFRMM a partir do emprego de embarcação construída em estaleiro brasileiro e entregue após a data de vigência da medida provisória, e (vii) a admissão de outras instituições financeiras, além do BNDES, como possíveis agentes financeiros do FMM, o que ajuda a desconcentrar o sistema.

Em que pesem tais avanços, já contidos na proposta governamental, pareceu-nos extremamente importante, auscultados o corpo parlamentar, a comunidade trabalhadora e empresarial, assim como as autoridades públicas que lidam diretamente com a política de incentivo à indústria naval brasileira, trazer à discussão do Plenário algumas sugestões que, sob nosso ponto de vista, serão capazes de garantir eficiência e sustentabilidade à nova política setorial encaminhada para o exame do Congresso Nacional.

Destacaríamos, sem desmerecer as demais modificações que sugerimos ao texto da medida provisória, quatro aspectos. Primeiro, a criação do Fundo de Garantia à Indústria Naval (FGIN), ao qual seriam repassados R\$ 400 milhões do FMM, quantia necessária para dar cobertura aos riscos de crédito e de construção, que, pela atual insuficiência de garantias apresentada pelos empreendedores navais, inviabilizam grande parcela dos

projetos de construção, reparo, modernização, ampliação e conversão de embarcações em estaleiros brasileiros.

Segundo, a extensão às embarcações já entregues, tripuladas por brasileiros e inscritas no Registro Especial Brasileiro, da faculdade de poder gerar recursos adicionais para a empresa de navegação que as opera — setenta e cinco centavos de real para cada real do AFRMM gerado, entregues pelo FMM à empresa de navegação —, incentivo aplicável, na medida provisória, apenas a embarcações construídas em estaleiros brasileiros e entregues após a data de publicação da MP. Gostaríamos de assinalar que a ampliação de tal benefício se justifica na medida em que o vinculamos, no caso de embarcações já em uso, à contratação de novas embarcações junto aos estaleiros nacionais, na proporção de duas toneladas para cada tonelada contratada.

Terceiro, a autorização para que o administrador do FMM repactue os contratos de financiamento, adotando a TJLP, no lugar do dólar norte-americano, retroativamente a 1º de janeiro de 1999, como índice de correção dos saldos remanescentes, até o limite do saldo devedor. Essa providência, assim nos parece, é justificável em face do aumento imprevisto dos encargos devidos pelos tomadores de recursos do FMM, após deflagrado o processo de súbita desvalorização do real, há cerca de quatro anos.

Quarto, a prorrogação, até 2019, do prazo de isenção da cobrança do AFRMM em relação a mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País, medida que se alinha a outras prorrogações de incentivos regionais adotadas recentemente e que visam à diminuição das diferenças socioeconômicas entre nossos estados setentrionais e meridionais.

Relacionadas as principais idéias incorporadas à nossa proposta, pensamos ser conveniente ressaltar a permanente preocupação de dessa relatoria com o estímulo ao mercado de trabalho no campo da indústria naval, cujo estupendo potencial de geração de empregos, direto e indireto, somente será atingido se conseguirmos construir uma legislação que, urgentemente, desembarace as linhas de apoio governamentais já consolidadas.

Face ao exposto, o voto é pela admissibilidade, constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e adequação financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 177, de 2004; pela constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e adequação orçamentária e financeira das

Emendas de n°s 1 a 60; e, quanto ao mérito, pela aprovação da referida medida provisória, pela aprovação parcial das Emendas de n°s 1, 2, 13, 25, 31, 37 a 40, 42, 46 a 51 e 58, na forma do projeto de lei de conversão anexo, e pela rejeição da Emendas de n°s 3 a 12, 14 a 24, 26 a 30, 32 a 36, 41, 43 a 45, 52 a 57, 59 e 60.

Plenário, em            de            de 2004.

Deputado LUIZ SÉRGIO  
Relator

## PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2004

Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece normas sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei:

I - porto é o atracadouro, o terminal, o fundeadouro ou qualquer outro local que possibilite o carregamento e o descarregamento de carga;

II - navegação de longo curso é aquela realizada entre portos brasileiros e portos estrangeiros, sejam marítimos, fluviais ou lacustres;

III - navegação de cabotagem é aquela realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente a via marítima ou a via marítima e as interiores;

IV - navegação fluvial e lacustre é aquela realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente as vias interiores;

V - granel é a mercadoria embarcada, sem embalagem ou acondicionamento de qualquer espécie, diretamente nos compartimentos da embarcação ou em caminhões-tanque sob a embarcação;

VI - empresa brasileira de navegação é a pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente;

VII - estaleiro brasileiro é a pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto a indústria de construção e reparo navais; e

VIII - jumborização é o aumento de uma embarcação.

Parágrafo único. Considera-se também como empresa brasileira de navegação o órgão ou entidade que integre a administração pública estatal direta ou indireta ou esteja sob controle acionário de qualquer entidade estatal, autorizada a executar as atividades de transporte aquaviário.

Art. 3º O AFRMM, instituído pelo art. 1º do Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, destina-se a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, e constitui fonte básica do FMM.

Art. 4º O fato gerador do AFRMM é o início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro.

Parágrafo único. O AFRMM não incide sobre a navegação fluvial e lacustre, exceto sobre cargas de granéis líquidos, transportadas no âmbito das regiões Norte e Nordeste.

Art. 5º O AFRMM incide sobre o frete, que é a remuneração do transporte aquaviário da carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro.

§ 1º Para os fins desta Lei, entende-se por remuneração do transporte aquaviário a remuneração para o transporte da carga porto a porto, incluídas todas as despesas portuárias com a manipulação de carga, constantes do conhecimento de embarque ou da declaração de que trata o § 2º do art. 6º, anteriores e posteriores a esse transporte, e outras despesas de quaisquer natureza a ele pertinentes.

§ 2º O somatório dos fretes dos conhecimentos de embarque desmembrados não pode ser menor que o frete do conhecimento de embarque que os originou.

Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se as seguintes alíquotas:

I - vinte e cinco por cento na navegação de longo curso;

II - dez por cento na navegação de cabotagem; e

III - quarenta por cento na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste do Brasil.

§ 1º O conhecimento de embarque é o documento hábil para comprovação do valor da remuneração do transporte aquaviário.

§ 2º Nos casos em que não houver a obrigação de emissão do conhecimento de embarque, o valor da remuneração do transporte aquaviário, para fins de cálculo do AFRMM, será apurado por declaração do contribuinte.

§ 3º Sobre as mercadorias destinadas a porto brasileiro, que efetuarem transbordo ou baldeação em um ou mais portos nacionais, não incidirá novo AFRMM referente ao transporte entre os citados portos, se este já tiver sido calculado desde a sua origem até seu destino final.

Art. 7º Os dados imprescindíveis ao controle da arrecadação do AFRMM, oriundos do conhecimento de embarque e da declaração de que trata o § 2º do art. 6º, referentes às mercadorias a serem desembarcadas no porto de descarregamento, independentemente do local previsto para a sua nacionalização, inclusive aquelas em trânsito para o exterior, deverão ser disponibilizados por intermédio do responsável pelo transporte aquaviário ao Ministério dos Transportes, antes do início efetivo da operação de descarregamento da embarcação.

Parágrafo único. Deverão também ser disponibilizados ao Ministério dos Transportes, por intermédio do responsável pelo transporte aquaviário, os dados referentes à:

I - exportação na navegação de longo curso, inclusive na navegação fluvial e lacustre de percurso internacional, após o término da operação de carregamento da embarcação; e

II - navegação interior de percurso nacional, quando não ocorrer a incidência do AFRMM, no porto de descarregamento da embarcação.

Art. 8º A constatação da incompatibilidade do valor da remuneração do transporte aquaviário constante do conhecimento de embarque ou da declaração de que trata o § 2º do art. 6º com o praticado nas condições de mercado ensejará a sua retificação, de acordo com normas a serem estabelecidas pelo Ministério dos Transportes, sem prejuízo das cominações legais previstas nesta Lei.

Art. 9º Na navegação de longo curso, quando o frete estiver expresso em moeda estrangeira, a conversão para o padrão monetário nacional será feita com base na tabela "taxa de conversão de câmbio", do Sistema de Informações do Banco Central - SISBACEN, utilizada pelo Sistema Integrado do Comércio Exterior - SISCOMEX, vigente na data do efetivo pagamento do AFRMM.

Art. 10. O contribuinte do AFRMM é o consignatário constante do conhecimento de embarque.

§ 1º O proprietário da carga transportada é solidariamente responsável pelo pagamento do AFRMM, nos termos do art. 124, inciso II, do Código Tributário Nacional.

§ 2º Nos casos em que não houver obrigação de emissão do conhecimento de embarque, o contribuinte será o proprietário da carga transportada.

§ 3º Na navegação de cabotagem e na navegação fluvial e lacustre de percurso nacional, a empresa de navegação ou seu representante legal que liberar o conhecimento de embarque sem o prévio pagamento do AFRMM, ou a comprovação de sua suspensão, isenção ou da não-incidência, ficará responsável pelo seu recolhimento com os acréscimos previstos no art. 16.

Art. 11. O AFRMM deverá ser pago no prazo de até trinta dias, contados da data do início efetivo da operação de descarregamento da embarcação.

Parágrafo único. O pagamento do AFRMM, acrescido das taxas de utilização do Sistema Eletrônico de Controle de Arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - MERCANTE, será efetuado pelo contribuinte, antes da liberação da mercadoria pela Secretaria da Receita Federal.

Art. 12. A Secretaria da Receita Federal somente liberará mercadoria de qualquer natureza, ou autorizará a sua saída da zona primária aduaneira, ou a sua inclusão nos regimes aduaneiros especiais, mediante a informação do pagamento do AFRMM, de sua suspensão, isenção ou da não-incidência, disponibilizada pelo Ministério dos Transportes.

Art. 13. Pelo prazo de cinco anos, contados a partir da data do efetivo início da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro, o contribuinte deverá manter arquivo dos conhecimentos de embarque e demais documentos pertinentes ao transporte, para apresentação quando da solicitação da fiscalização ou da auditoria do Ministério dos Transportes.

Art. 14. Ficam isentas do pagamento do AFRMM as cargas:

I - definidas como bagagem, mala postal, amostra sem valor comercial e unidades de carga, inclusive quando do reposicionamento para reutilização, nos termos e condições da legislação específica;

II - de livros, jornais e periódicos, bem como o papel destinado a sua impressão;

III - transportadas:

a) por embarcações, nacionais ou estrangeiras, quando não empregadas em viagem de caráter comercial; ou

b) nas atividades de exploração e de apoio à exploração de hidrocarbonetos e outros minerais sob a água, desde que na zona econômica exclusiva brasileira;

IV - que consistam em bens:

a) sem interesse comercial, doados a entidades filantrópicas, desde que o donatário os destine, total e exclusivamente, a obras sociais e assistenciais gratuitamente prestadas;

b) que ingressem no País especificamente para participar de eventos culturais ou artísticos, promovidos por entidades que se dediquem com exclusividade ao desenvolvimento da cultura e da arte, sem objetivo comercial;

c) exportados temporariamente para outro país e condicionados à reimportação em prazo determinado;

d) armamentos, produtos, materiais e equipamentos importados pelo Ministério da Defesa e pelas Forças Armadas, ficando condicionados, em cada caso, à declaração do titular da Pasta ou do respectivo Comando de que a importação destina-se a fins exclusivamente militares e é de interesse para a segurança nacional; ou

e) destinados à pesquisa científica e tecnológica, conforme disposto em lei, cabendo ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - CNPq encaminhar ao órgão competente do Ministério dos Transportes, para fins de controle, relação de importadores e o valor global, por entidade, das importações autorizadas;

V - que consistam em mercadorias:

a) importadas para uso próprio das missões diplomáticas e das repartições consulares de caráter permanente e de seus membros, bem como pelas representações de organismos internacionais, de caráter permanente, de que o Brasil seja membro, e de seus integrantes;

b) importadas em decorrência de atos firmados entre pessoas jurídicas, de direito público externo, celebrados e aprovados pelo Presidente da República e ratificados pelo Congresso Nacional, que contenham cláusula expressa de isenção de pagamento do AFRMM, sendo o pedido de reconhecimento de isenção formulado ao órgão competente do Ministério dos Transportes;

c) submetidas a regime aduaneiro especial que retornem ao exterior no mesmo estado ou após processo de industrialização, excetuando-se do atendimento da condição de efetiva exportação as operações realizadas a partir de 5 de outubro de 1990, nos termos do § 2º do art. 1º da Lei nº 8.402, de 8 de janeiro de 1992;

d) importadas pela União, Distrito Federal, Estados e Municípios, ou por intermédio de órgãos da administração direta, autárquica e fundacional;

e) que retornem ao País nas seguintes condições:

1. enviadas em consignação e não vendidas nos prazos autorizados;
  2. por defeito técnico que exija sua devolução, para reparo ou substituição;
  3. por motivo de modificações na sistemática do país importador;
  4. por motivo de guerra ou calamidade pública; ou
  5. por quaisquer outros fatores comprovadamente alheios à vontade do exportador brasileiro;
- f) importadas em substituição a outras idênticas, em igual quantidade e valor, que tenham sido devolvidas ao exterior após a importação, por terem se revelado defeituosas ou imprestáveis para os fins a que se destinavam;
- g) que sejam destinadas ao consumo ou industrialização na Amazônia Ocidental, excluídas armas, munições, fumo, bebidas alcoólicas, perfumes, veículos de carga, automóveis de passageiros e grânéis líquidos;
- h) que sejam destinadas ao consumo ou à industrialização na Zona Franca de Manaus, excluídas armas, munições, fumo, bebidas alcoólicas, perfumes e automóveis de passageiros;
- i) importadas por permissionários autorizados pelo Ministério da Fazenda, para venda, exclusivamente em lojas francas, a passageiros de viagens internacionais;
- j) submetidas a transbordo ou baldeação em portos brasileiros, quando destinadas à exportação e provenientes de outros portos nacionais, ou quando originárias do exterior, tenham como destino outros países;
- l) submetidas ao regime aduaneiro especial de depósito franco; ou
- m) que estejam expressamente definidas em lei como isentas do AFRMM.

Art. 15. Fica suspenso o pagamento do AFRMM incidente sobre o transporte de mercadoria importada, submetida a regime aduaneiro

especial, até o término do prazo concedido pelo Ministério dos Transportes ou até a data do registro da correspondente declaração de importação em caráter definitivo, realizado dentro do período da suspensão concedida.

§ 1º Nos casos de nacionalização total ou parcial de mercadoria submetida a regime aduaneiro especial, a taxa de conversão para o padrão monetário nacional será feita com base na tabela "taxa de conversão de câmbio", do SISBACEN, utilizada pelo SISCOMEX, vigente na data-limite prevista no art. 11.

§ 2º Após o término do prazo da suspensão concedida, o não-cumprimento das exigências pertinentes implicará a cobrança do AFRMM com os acréscimos mencionados no art. 16, contados a partir do trigésimo dia da data do descarregamento em porto brasileiro.

Art. 16. O não-pagamento, o pagamento incorreto ou o atraso no pagamento do AFRMM importará na cobrança administrativa ou executiva da dívida, ficando o valor originário do débito acrescido de:

I - multa de mora de trinta e três centésimos por cento por dia de atraso, a contar do primeiro dia subsequente à data de vencimento até o dia em que ocorrer o pagamento, limitada ao percentual de vinte por cento; e

II - juros de mora equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - SELIC, para títulos federais, acumulada mensalmente, calculados a partir do primeiro dia do mês subsequente ao da data de vencimento até o mês anterior ao do pagamento e de um por cento no mês do pagamento.

§ 1º Em caso de ocorrência relativa à insuficiência de fundos ou qualquer restrição ao recebimento dos meios de pagamento entregues pelo consignatário ou seu representante legal à instituição financeira responsável, esta dará conhecimento do fato ao Ministério dos Transportes, que providenciará a cobrança administrativa da dívida, ficando o valor originário do débito sujeito aos acréscimos previstos neste artigo, sem prejuízo das demais cominações legais.

§ 2º Esgotados os meios administrativos para a cobrança do AFRMM, o débito será inscrito na Dívida Ativa da União, para cobrança executiva, nos termos da legislação em vigor, incidindo sobre ele os acréscimos mencionados neste artigo.

Art. 17. O produto da arrecadação do AFRMM será destinado:

I - ao Fundo da Marinha Mercante - FMM:

a) cem por cento do AFRMM gerado por empresa estrangeira de navegação;

b) cem por cento do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação afretada de registro estrangeiro;

c) quarenta e um por cento do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria ou afretada, de registro brasileiro, na navegação de longo curso, não inscrita no Registro Especial Brasileiro - REB de que trata a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; e

d) oito por cento do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação, própria ou afretada, de registro brasileiro, na navegação de longo curso, inscrita no REB de que trata a Lei nº 9.432, de 1997;

II - a empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria ou afretada, de registro brasileiro:

a) cinqüenta por cento do AFRMM que tenha gerado na navegação de longo curso, quando a embarcação não estiver inscrita no REB;

b) oitenta e três por cento do AFRMM que tenha gerado na navegação de longo curso, quando a embarcação estiver inscrita no REB; e

c) cem por cento do AFRMM que tenha gerado nas navegações de cabotagem, fluvial e lacustre;

III - a uma conta especial, nove por cento do AFRMM gerado na navegação de longo curso, por empresa brasileira de navegação, operando embarcação, própria ou afretada, de registro brasileiro, inscrita ou não no REB.

§ 1º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, será destinado, anualmente, o percentual de três por cento ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FNDCT, criado pelo Decreto-Lei nº 719, de 31 de julho de 1969, e restabelecido pela Lei nº

8.172, de 18 de janeiro de 1991, para o financiamento de programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico dos setores de transporte aquaviário e de construção naval, os quais serão alocados em categoria de programação específica e administrados conforme o disposto em regulamento.

§ 2º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, será destinado, anualmente, o percentual de um e meio por cento ao Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, para compensação das perdas decorrentes da isenção de que trata o § 8º do art. 11 da Lei nº 9.432, de 1997.

§ 3º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, será destinado, anualmente, o percentual de quarenta centésimos por cento ao Fundo Naval, a título de contribuição para pagamento das despesas de representação e estudos técnicos em apoio às posições brasileiras nos diversos elementos componentes da Organização Marítima Internacional - IMO, cujos recursos serão alocados em categoria de programação específica.

§ 4º O AFRMM gerado por embarcação de registro estrangeiro, afretada por empresa brasileira de navegação, poderá ter a destinação prevista no inciso I, alíneas "c" e "d", e nos incisos II e III deste artigo, desde que tal embarcação esteja substituindo outra em construção em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, de tipo semelhante, até o limite de toneladas de porte bruto contratadas.

§ 5º A destinação de que trata o § 4º far-se-á enquanto durar a construção, porém nunca por prazo superior a trinta e seis meses, contado, de forma ininterrupta, da entrada em eficácia do contrato de construção da embarcação, que ocorre com o início do cumprimento de cronograma físico e financeiro apresentado pela empresa brasileira de navegação e aprovado pelo órgão competente do Ministério dos Transportes.

§ 6º A ocupação de espaços por empresas brasileiras de navegação em embarcações de registro estrangeiro fica enquadrada nas regras deste artigo, desde que essas embarcações estejam integradas a acordos de associação homologados pelo órgão competente do Ministério dos Transportes e regidos pelos princípios da equivalência recíproca da oferta de espaços e da limitação da fruição dos benefícios pela capacidade efetiva de transporte da embarcação de registro brasileiro.

§ 7º Por solicitação da interessada, o FMM poderá utilizar o crédito de AFRMM, já reconhecido pelo órgão competente do Ministério dos Transportes e ainda não depositado na conta vinculada da empresa brasileira de navegação, para compensação do débito relativo às prestações das alíneas "c" e "d" do inciso I do art. 19, garantido ao agente financeiro o pagamento pelo FMM das comissões incidentes sobre os valores compensados.

Art. 18. As parcelas recolhidas à conta a que se refere o inciso III do art. 17, acrescidas das correções resultantes de suas aplicações previstas no art. 20, serão rateadas entre as empresas brasileiras de navegação autorizadas a operar na cabotagem e na navegação fluvial e lacustre, proporcionalmente ao total de fretes por elas gerado no transporte, entre portos brasileiros, de cargas de importação e de exportação do comércio exterior do País.

§ 1º O total de fretes referidos no *caput* será obtido quando operando embarcações próprias ou afretadas de registro brasileiro, bem como embarcações afretadas de registro estrangeiro no regime de que tratam os §§ 4º e 5º do art. 17, conforme se dispuser em regulamento.

§ 2º O produto do rateio a que se refere este artigo será depositado, conforme se dispuser em regulamento, na conta vinculada das empresas.

Art. 19. O produto da arrecadação do AFRMM destinado a empresa brasileira de navegação será depositado diretamente, no Banco do Brasil S.A., em conta vinculada em nome da empresa, a qual será movimentada por intermédio do agente financeiro do FMM, nos seguintes casos:

I - por solicitação da interessada:

a) para a aquisição de embarcações novas, para uso próprio, construídas em estaleiros brasileiros;

b) para jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação de embarcação própria, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizados por estaleiro brasileiro;

c) para pagamento de prestação de principal e encargos de financiamento concedido com recursos do FMM;

d) para pagamento de prestação de principal e encargos de financiamento concedido pelo agente financeiro, com recursos de outras fontes, que tenha por objeto as modalidades de apoio previstas nos itens 1 e 2 da alínea "a" do inciso I do art. 26;

e) para pagamento de prestação de principal e encargos de financiamento obtido junto à Agência Especial de Financiamento Industrial - FINAME e ao Programa Amazônia Integrada - PAI, desde que a interessada esteja adimplente com as obrigações previstas nas alíneas "c" e "d" deste inciso e o pagamento ocorra por intermédio de qualquer estabelecimento bancário autorizado a operar com estes recursos e que tenham por objeto as modalidades de apoio previstas nos itens 1 e 2 da alínea "a" do inciso I do art. 26;

f) para utilização por empresa coligada, controlada ou controladora nos casos previstos nas alíneas deste inciso;

II - prioritária e compulsoriamente, independentemente de autorização judicial, por iniciativa do agente financeiro, na amortização de dívidas vencidas decorrentes de financiamento referido nas alíneas "c", "d" e "e" do inciso I.

§ 1º O agente financeiro deverá deduzir do valor dos recursos liberados da conta vinculada em nome da empresa comissão a título de administração das contas vinculadas, que será fixada pelo Conselho Monetário Nacional por proposta do Ministro de Estado dos Transportes.

§ 2º As parcelas do AFRMM previstas nos incisos II e III do art. 17, geradas por embarcação financiada com recursos do FMM, poderão, a critério do agente financeiro, consultado o órgão competente do Ministério dos Transportes, ser creditadas na conta vinculada da empresa brasileira contratante inadimplente, até a liquidação do contrato de financiamento, mesmo que a embarcação financiada venha a ser explorada por empresa brasileira de navegação mediante contrato de afretamento, sub-afretamento ou qualquer outra modalidade de cessão de sua utilização nas atividades de navegação mercante.

§ 3º A regra do § 2º poderá ser aplicada às empresas adimplentes, mediante solicitação justificada das partes, devidamente aprovada pelo Ministério dos Transportes.

§ 4º Poderão ser utilizados até trinta por cento dos valores creditados na conta vinculada, anualmente, para pagamento dos serviços de

docagem e reparação, em estaleiro brasileiro, de embarcação afretada a casco nu inscrita no REB, devendo este registro ser mantido por pelo menos cinco anos após o término da obra, sob pena de devolução dos recursos ao FMM, com os acréscimos previstos em lei para o não-pagamento do AFRMM.

Art. 20. Os valores depositados nas contas de que tratam o art. 19 e o inciso III do art. 17 poderão ser aplicados pelo agente financeiro em operações de mercado aberto, em títulos públicos federais, em nome do titular, na forma que dispuser o Conselho Monetário Nacional.

Art. 21. A empresa brasileira de navegação decaí do direito ao produto do AFRMM no caso de não utilização dos valores no prazo de três anos, contados do seu depósito, transferindo-se esses valores para o FMM.

Art. 22. O FMM é um fundo de natureza contábil, destinado a prover recursos para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras.

Art. 23. Fica criado o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, órgão colegiado integrante da estrutura do Ministério dos Transportes, cuja competência e composição serão estabelecidas em ato do Poder Executivo, assegurada a participação da Marinha do Brasil e de empresários e trabalhadores dos setores de marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval.

Art. 24. O FMM é administrado pelo Ministério dos Transportes, por intermédio do CDFMM.

Art. 25. São recursos do FMM:

I - a parte que lhe cabe no produto da arrecadação do AFRMM;

II - as dotações orçamentárias que lhe forem atribuídas no Orçamento Geral da União;

III - os valores e importâncias que lhe forem destinados em lei;

IV - o produto do retorno das operações de financiamento concedido e outras receitas resultantes de aplicações financeiras;

MERCANTE;

V - o produto da arrecadação da taxa de utilização do

VI - os provenientes de empréstimos contraídos no País ou no exterior;

VII - as receitas provenientes de multas aplicadas por infrações à leis, normas, regulamentos e resoluções referentes à arrecadação do AFRMM;

VIII - a reversão dos saldos anuais não aplicados; e

IX - os provenientes de outras fontes.

Art. 26. Os recursos do FMM serão aplicados:

I - em apoio financeiro reembolsável mediante concessão de empréstimo:

a) prioritariamente à empresa brasileira de navegação, até noventa por cento do valor do projeto aprovado:

1. para a construção de embarcação em estaleiro brasileiro;

e

2. para jumborização, conversão, modernização ou reparação de embarcação própria, inclusive para a aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizados por estaleiro brasileiro;

b) a empresa brasileira de navegação, a estaleiro e outras empresas ou entidades brasileiras, inclusive as representativas de classe dos setores de marinha mercante e de construção naval, para projetos de pesquisa e desenvolvimento científico ou tecnológico e formação e aperfeiçoamento de recursos humanos voltados para os setores da marinha mercante, construção ou reparo naval, até noventa por cento do valor do projeto aprovado;

c) a estaleiro brasileiro, para financiamento à produção de embarcação:

1. destinada a empresa brasileira de navegação, até noventa por cento do valor do projeto aprovado;

2. destinada à exportação, até noventa por cento do valor do projeto aprovado;

d) à Marinha do Brasil, até cem por cento do valor do projeto aprovado, para construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas, e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional;

e) às entidades públicas, instituições de pesquisa e a outros órgãos, inclusive os representativos de classe dos setores de marinha mercante e de construção naval, até cem por cento do valor do projeto aprovado, para a construção de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, em estaleiros brasileiros;

f) às empresas brasileiras, até noventa por cento do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, de qualquer tipo de embarcação própria, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval;

g) aos estaleiros brasileiros, para financiamento a reparo de embarcações, até noventa por cento do valor do projeto aprovado;

h) aos estaleiros brasileiros, para expansão e modernização de suas instalações ou para construção de novas instalações, até noventa por cento do valor do projeto aprovado;

i) à empresa de navegação ou estaleiro brasileiros, no apoio financeiro à construção ou produção de embarcações destinadas ao transporte fluvial de passageiros de elevado interesse social, até cem por cento do valor do projeto aprovado;

j) à empresa de navegação ou estaleiro brasileiros no apoio financeiro à construção ou produção de embarcações destinadas à pesca, até cem por cento do valor do projeto aprovado; e

l) para outras aplicações em investimentos, no interesse da marinha mercante e da indústria de construção naval brasileiras;

II - no pagamento ao agente financeiro:

a) de valor correspondente à diferença apurada entre o custo de captação de recursos para o agente financeiro e o custo do financiamento contratado com o beneficiário, sempre que o agente financeiro for o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES;

b) das comissões devidas pela concessão de financiamentos realizados com recursos do FMM e de outras fontes, a título de administração ou risco das operações contratadas até a publicação desta Lei; e

c) de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - SELIC, para títulos federais, incidentes sobre os adiantamentos de recursos realizados pelo agente financeiro com recursos de outras fontes, destinado ao pagamento das comissões de risco devidas em operações de repasse de recursos do FMM;

III - no financiamento da diferença entre o custo interno efetivo de construção de embarcações e o valor das operações contratadas, com recursos do FMM e de outras fontes, limitada a dez por cento do valor do contrato de construção de embarcação destinada ao mercado interno;

IV - em crédito reserva, até o limite de vinte por cento do valor do contrato de financiamento concedido com recursos do FMM e de outras fontes, à produção de embarcação destinada à exportação, visando assegurar o término da obra, no caso de descumprimento da correspondente obrigação de fazer por parte do estaleiro;

V - em programas especiais direcionados à pesca artesanal ou ao transporte de passageiros, considerados atividades prioritárias e de relevante interesse social, com redução de encargos financeiros referentes a juros e atualização monetária, conforme dispuser o Conselho Monetário Nacional, por proposta do Ministro de Estado dos Transportes; e

VI - em despesas relativas à arrecadação, gestão e utilização dos recursos do FMM.

Parágrafo único. As comissões de que trata a alínea "b" do inciso II deste artigo continuarão a ser reguladas pelas regras do Conselho Monetário Nacional vigentes na data da publicação desta Lei, e poderão ser pagas ao agente financeiro, mediante retenção nas prestações recebidas dos mutuários.

Art. 27. O financiamento concedido com recursos do FMM, destinado à construção, jumborização, conversão, modernização ou reparação de embarcação, poderá ter como garantia a alienação fiduciária ou a hipoteca da embarcação financiada, bem como outras modalidades de garantia, a critério do agente financeiro.

Parágrafo único. A alienação fiduciária só terá validade e eficácia após sua inscrição no Registro de Propriedade Marítima, junto ao Tribunal Marítimo, aplicando-se-lhe, no que couber, o disposto na legislação vigente.

Art. 28. A alienação da embarcação que, para construção, jumborização, conversão, modernização ou reparação, tenha sido objeto de financiamento com recursos do FMM, dependerá de prévia autorização do Ministério dos Transportes, consultado o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, quando o risco da operação for do Fundo, conforme disposto em regulamento.

Art. 29. O FMM terá como agente financeiro o BNDES e, nas condições fixadas em ato do CDFMM, os bancos oficiais federais e outras instituições financeiras.

§ 1º O BNDES poderá habilitar seus agentes financeiros para atuar nas operações de financiamento com recursos do FMM, continuando a suportar os riscos perante o FMM.

§ 2º Nas operações a que se refere o art. 26, inciso I, alínea "d", o FMM, com autorização expressa do Ministro de Estado dos Transportes, concederá o empréstimo diretamente à Marinha do Brasil, sem a intermediação de agente financeiro, devendo os desembolsos anuais decorrentes desta operação observar a dotação prevista no orçamento da Marinha do Brasil para o projeto financiado, e respeitar os limites de movimentação de empenho e de pagamento dos decretos de programação financeira.

Art. 30. Os riscos resultantes das operações com recursos do FMM serão suportados pelos agentes financeiros, na forma que dispuser o Conselho Monetário Nacional, por proposta do Ministro de Estado dos Transportes.

Parágrafo único. Continuarão suportados pelo FMM, até final liquidação, os riscos das operações aprovadas pelo Ministro de Estado dos

Transportes com base no § 5º do art. 12 do Decreto-Lei nº 1.801, de 18 de agosto de 1980, ou contratadas até 31 de dezembro de 1987.

Art. 31. Fica a União autorizada, nos limites da dotação orçamentária, a conceder subvenção econômica, em percentual, sobre o prêmio do seguro garantia modalidade executante construtor, suportado por agente segurador, que obteve da Superintendência de Seguros Privados - SUSEP autorização para operar, ou sobre os custos de carta de fiança, emitida por instituições financeiras autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil, nos termos aprovados pelo Conselho Monetário Nacional, quando eventualmente exigidos durante a construção de embarcações financiadas.

Art. 32. A decisão de contratação de financiamento com recursos do FMM será, após aprovação do agente financeiro, imediatamente encaminhada ao CDFMM.

Parágrafo único. Os agentes financeiros manterão o CDFMM atualizado dos dados de todas as operações realizadas.

Art. 33. O Conselho Monetário Nacional, por proposta do Ministro de Estado dos Transportes, baixará normas reguladoras dos empréstimos a serem concedidos pelo FMM, no que concerne:

I - aos encargos financeiros e prazos;

II - às comissões devidas pelo mutuário pela concessão de financiamentos realizados com recursos do Fundo e de outras fontes, a título de administração ou risco das operações; e

III - à comissão devida pelo mutuário pela administração de operações aprovadas pelo Ministro de Estado dos Transportes com base no § 5º do art. 12 do Decreto-Lei nº 1.801, de 18 de agosto de 1980.

Parágrafo único. O somatório das comissões a que alude o inciso II deste artigo será menor que a taxa de juros dos respectivos financiamentos para os contratos celebrados a partir da edição desta Lei.

Art. 34. Os programas anuais de aplicação dos recursos do FMM serão aprovados pelo Ministro de Estado dos Transportes, sem prejuízo do disposto no art. 4º, § 1º, do Decreto-Lei nº 1.754, de 31 de dezembro de 1979.

Art. 35. Os recursos do FMM destinados a financiamentos contratados a partir da edição desta Lei, bem como os respectivos saldos devedores, poderão ter a Taxa de Juros de Longo Prazo - TJLP do respectivo período como remuneração nominal, ou serem referenciados pelo contravalor, em moeda nacional, da cotação do dólar dos Estados Unidos da América, divulgada pelo Banco Central do Brasil.

§ 1º A parcela do crédito destinada a gastos em moeda nacional será calculada de acordo com o critério estabelecido pela lei instituidora da TJLP e a parcela destinada a gastos em moedas estrangeiras será referenciada em dólar dos Estados Unidos da América.

§ 2º Parte do saldo devedor, na mesma proporção das receitas previstas em moeda nacional a serem geradas pelo projeto aprovado, será remunerada pela TJLP e o restante, na mesma proporção das receitas previstas em moedas estrangeiras a serem geradas pelo projeto aprovado, será referenciado em dólar dos Estados Unidos da América.

§ 3º Após a contratação do financiamento, a alteração do critério adotado dependerá do consenso das partes.

Art. 36. O saldo devedor dos financiamentos com recursos do FMM, contratados anteriormente à publicação desta Lei, poderá ter o critério de correção repactuado, passando a ser remunerado pela TJLP a partir de 1º de janeiro de 1999.

§1º Os efeitos da repactuação prevista no *caput* do art. 36 não poderão exceder o total do saldo devedor dos contratos em vigor na data da publicação desta Lei.

§2º A opção para efeito do disposto no *caput* do art. 36 poderá ser exercida pelos beneficiários dos financiamentos dentro do prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contado a partir da vigência desta Lei.

Art. 37. Fica instituída a Taxa de Utilização do MERCANTE.

§ 1º A taxa a que se refere este artigo será devida na emissão do número "conhecimento de embarque do MERCANTE - CE-MERCANTE", à razão de R\$ 50,00 (cinquenta reais) por unidade, e cobrada a partir de 1º de janeiro de 2005.

§ 2º Fica o Poder Executivo autorizado a reduzir o valor da Taxa de Utilização do MERCANTE fixado no § 1º do art. 37 desta Lei e a aumentá-lo, até o limite definido no referido parágrafo.

Art. 38. O FMM destinará, até 31 de dezembro de 2011, às empresas brasileiras de navegação, mediante crédito na conta vinculada, setenta e cinco centavos de real para cada um real de AFRMM gerado na navegação de cabotagem ou no transporte de granéis na navegação de longo curso, bem como na navegação fluvial e lacustre no transporte de granéis líquidos na região Norte e Nordeste do Brasil, por embarcações construídas em estaleiro brasileiro com tripulação brasileira e entregues a partir de 26 de março de 2004.

§ 1º As empresas brasileiras de navegação que possuam embarcações próprias inscritas no REB e operem com tripulação brasileira receberão, em suas contas vinculadas, o crédito de que trata o art. 38 desta Lei, limitado ao dobro da tonelagem de porte bruto de embarcação por elas encomendada a estaleiro brasileiro, com contrato de construção em eficácia.

§ 2º Caso o dobro da tonelagem de porte bruto contratada seja menor do que o total da existente na empresa de navegação, ela poderá, segundo regulamento a ser baixado pelo Ministério dos Transportes, nomear as embarcações a serem consideradas para o cálculo do benefício.

Art. 39. O montante da arrecadação do AFRMM e sua aplicação deverão ser divulgados de acordo com a Lei nº 9.755, de 16 de dezembro de 1988.

Art. 40. Fica criado, por um período de 12 (doze) anos, a contar da publicação desta Lei, o Fundo de Garantia à Indústria Naval - FGIN, de natureza contábil, vinculado ao Ministério dos Transportes, com a finalidade de dar cobertura às operações de financiamento realizadas pelo BNDES ou por outros agentes financeiros do FMM ou a outras linhas de financiamento, bem como com a finalidade de contra-garantir seguros prestados que estejam vinculados a operações de financiamento.

§ 1º Nas operações com recursos do FMM, o FGIN proverá recursos para cobertura dos seguintes riscos, assumidos pelo BNDES ou agentes financeiros:

I – risco de construção, pelo prazo total de construção da embarcação; e

II – risco de crédito, pelo prazo total do contrato de financiamento a partir da entrega da embarcação.

§2º Nas operações com outras linhas de financiamento, o FGIN poderá também cobrir o risco de construção de embarcações por estaleiro brasileiro, até o percentual máximo a ser fixado pela regulamentação de que trata o art. 49 desta Lei.

§ 3º O percentual máximo a ser comprometido com recursos do FGIN para garantir risco de construção ou conversão, no Brasil, de plataforma destinada à produção, perfuração e exploração de hidrocarbonetos, respeitada a prioridade à embarcações destinadas à marinha mercante, será de 30% (trinta por cento).

§ 4º No caso de seguros prestados que estejam vinculados a operações de financiamento referidas no art. 40 desta Lei e que cubram risco de construção, pelo prazo total de construção da embarcação, o FGIN proverá recursos para contra-garantir a companhia seguradora, nos termos do art. 45 desta Lei.

Art. 41. O patrimônio inicial do FGIN será constituído mediante a transferência de R\$ 400.000.000,00 (quatrocentos milhões de reais) que se encontram depositados atualmente no FMM.

§ 1º Poderão ser realizadas novas transferências ao FGIN mediante autorização do Presidente da República, provocada por proposta do CDFMM.

§ 2º Os valores transferidos ao FGIN deverão constituir reserva de liquidez, permanecendo depositados junto ao BNDES, observado o registro no Sistema Integrado de Administração Federal – SIAFI.

§ 3º A alavancagem máxima do FGIN deverá ser definida pelo Poder Executivo, nos termos da regulamentação prevista no art. 49 desta Lei.

Art. 42. Constituem recursos do FGIN:

- I - as comissões decorrentes da prestação de garantia;
- II - o resultado das aplicações financeiras dos recursos;

III - a reversão de saldos não aplicados, observado o parágrafo único deste artigo;

IV - os recursos provenientes de créditos recuperados nas operações honradas com recursos do FGIN;

V - outros recursos que venham a ser provenientes de dotação orçamentária do Orçamento Geral da União.

Parágrafo único. O saldo apurado em cada exercício financeiro será transferido para o exercício seguinte, a crédito do FGIN.

Art. 43. Para regular as atividades de prestação de garantia previstas nesta Lei, fica criado o Conselho Diretor do Fundo de Garantia à Indústria Naval - CFGIN, órgão colegiado integrante da estrutura organizacional do Ministério dos Transportes, cuja composição será fixada pela regulamentação prevista no art. 49, observado que deverão compor obrigatoriamente o CFGIN:

I - um representante do Ministério dos Transportes;

II – um representante do Ministério da Fazenda;

III – um representante do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão;

IV – um representante do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; e

V – um representante do Instituto de Resseguros do Brasil – IRB.

§ 1º Cabe ao CFGIN:

I - aprovar a cobertura ao risco das operações de financiamento, com base em análise técnico-financeira realizada pelo BNDES, que deverá propor o percentual a ser coberto pelo FGIN em cada operação e a comissão a ser cobrada, obedecendo os critérios a serem definidos na regulamentação prevista no art. 49 desta Lei;

II - aprovar a contra-garantia de seguros prestados por seguradoras sediadas no Brasil, com base em análise técnico-financeira realizada pelo Instituto de Resseguros do Brasil – IRB, que deverá propor o percentual a ser coberto pelo FGIN em cada operação e a comissão a ser

cobrada, obedecendo os critérios a serem definidos na regulamentação prevista no art. 49 desta Lei; e

III - fiscalizar a aplicação, pelo BNDES, das disponibilidades financeiras do FGIN, devendo o BNDES garantir a mesma taxa de remuneração de suas disponibilidades.

§ 2º Para cobrir despesas operacionais associadas à realização da análise técnico-financeira das operações a serem cobertas pelo FGIN, o BNDES e o IRB cobrarão do FGIN uma taxa de administração no valor equivalente a 0,5% a.a. (meio décimo por cento ao ano), calculado sobre o saldo médio das disponibilidades diárias a ser paga anualmente a cada uma das instituições.

Art. 44. O Ministério dos Transportes será o gestor do FGIN, cabendo-lhe, observadas as disposições do CFGIN:

I - autorizar o BNDES a efetuar, com recursos do FGIN, os pagamentos relativos à cobertura de garantias; e

II - elaborar, anualmente, a proposta orçamentária do FGIN.

Art 45. Nas operações de financiamento cobertas por recursos do FGIN, ocorrido o inadimplemento do beneficiário final do crédito, o FGIN assume perante o FMM, em nome das instituições financeiras credenciadas a operar recursos do FMM, as obrigações referentes ao percentual da operação que estiver garantindo, incidente sobre a parcela do crédito inadimplida.

§ 1º No caso de acordo extrajudicial ou judicial que implique pagamento total da dívida assumida pelo beneficiário final do crédito, o FGIN receberá parte deste pagamento, na proporção do pagamento que tiver realizado em nome do BNDES ou demais agentes financeiros perante o Fundo de Marinha Mercante.

§ 2º No caso de acordo extrajudicial ou judicial que implique composição que incorra em pagamento de valor inferior ao total da dívida assumida pelo beneficiário final do crédito, os valores recebidos serão transferidos ao FGIN, observados os percentuais dispostos na fórmula  $P_{\text{alienação}} = P_{\text{FGIN}} - 10\%$ , em que:

I –  $P_{\text{alienação}}$  é o percentual de recursos obtidos na alienação judicial ou da composição extrajudicial que reverterá para o FGIN; e

II –  $P_{\text{FGIN}}$  é o percentual da operação de crédito com risco garantido com recursos do FGIN.

Art. 46. Nos casos em que o risco da operação coberta pelos recursos do FGIN esteja segurado, ainda que parcialmente, e, ocorrendo o sinistro, a companhia seguradora seja instada a tomar medidas para a consecução do contrato ou para o pagamento da indenização ao BNDES ou agentes financeiros, o FGIN pagará diretamente a companhia seguradora o eventual prejuízo dela, até a proporção coberta por seus recursos.

§ 1º No caso de o FGIN prover recursos para cobertura de risco da seguradora, essa contra-garantia se limitará a 33% (trinta e três por cento) do valor da garantia global prestada pela seguradora à construção da embarcação.

§ 2º No caso de que trata o *caput* do art. 46 desta Lei, o FGIN somente efetuará o pagamento à companhia seguradora após o efetivo pagamento da indenização ao BNDES ou agentes financeiros ou após o adimplemento da obrigação contratual segurada.

§ 3º No caso de acordo extrajudicial ou judicial entre a seguradora e o tomador do seguro que implique no pagamento total da dívida deste último perante a companhia seguradora, o FGIN receberá parte deste pagamento, na proporção dos prejuízos que tiverem sido cobertos por seus recursos.

§ 4º No caso de acordo extrajudicial ou judicial que implique composição que incorra em pagamento de valor inferior ao total da dívida do tomador do seguro perante a companhia seguradora, os valores recebidos serão transferidos ao FGIN, observados os percentuais dispostos na fórmula  $P_{\text{alienação}} = P_{\text{FGIN}} - 10\%$ , em que:

I –  $P_{\text{alienação}}$  é o percentual de recursos obtidos na alienação judicial ou da composição extrajudicial que reverterá para o FGIN; e

II –  $P_{\text{FGIN}}$  é o percentual da operação de crédito ou do seguro, garantido com recursos do FGIN.

Art. 47. Os valores obtidos pelo FGIN a título de recuperação de crédito, inclusive os valores recebidos conforme previsto nos arts.

45 e 46 desta Lei, incorporam-se aos recursos do Fundo conforme disposto no inciso IV do art. 42 desta Lei.

Art. 48. O Poder Executivo poderá pôr termo ao provimento de recursos, pelo FGIN, destinados à cobertura de risco de novas operações de financiamento com recursos do FMM ou outras linhas financiamento, nos termos desta Lei.

Parágrafo único. Ocorrendo o disposto no *caput* do art. 48 desta Lei, fica a União responsável por efetuar o pagamento integral de todas as obrigações assumidas até o momento da decisão do Poder Executivo.

Art. 49. O Poder Executivo regulamentará o FGIN, dispondo, entre outros assuntos, sobre:

I - o volume máximo de operações a terem o risco garantido;

II - o percentual máximo da operação que poderá ser garantida pelo FGIN;

III - o percentual máximo que o FGIN poderá cobrir nas operações de seguro;

IV - as condições para o efetivo provimento de recursos pelo FGIN, dentro dos critérios de elegibilidade de que trata o art. 40 desta Lei;

V – as demais condições necessárias à operacionalização do FGIN.

Art. 50. Os armadores ou seus prepostos poderão exercer as atribuições de corretor de navios e de despachante aduaneiro no tocante às suas embarcações, de quaisquer bandeiras, empregadas em longo curso, em cabotagem ou navegação interior.

Parágrafo único. Só será devida remuneração aos corretores de navios e aos despachantes aduaneiros quando houver prestação efetiva de serviço.

Art. 51. Até 31 de dezembro de 2019, o AFRMM não incidirá sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

§ 1º O FMM ressarcirá as empresas brasileiras de navegação das parcelas previstas nos incisos II e III do art. 17 desta Lei, que deixarão de ser recolhidas em virtude da não-incidência estabelecida no *caput* do art. 51 desta Lei.

§ 2º No caso de transporte de granel líquido embarcado em caminhões-tanque sob embarcações, o ressarcimento de que trata o § 1º do art. 51 desta Lei será feito na forma de regulamento.

Art. 52. O § 2º do art. 11 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 11. ....

.....

§ 2º Quando o mercado interno não oferecer coberturas ou preços compatíveis com o mercado internacional, é assegurada às empresas brasileiras de navegação a contratação, no mercado internacional, da cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil, bem como aos estaleiros brasileiros a contratação, no mercado internacional, de cobertura de seguro e resseguro de risco de construção, para as embarcações registradas ou pré-registradas no REB.

....." (NR)

Art. 53. O *caput* do art. 7º da Lei nº 10.849, de 23 de março de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 7º É a União autorizada a equalizar as taxas dos financiamentos realizados no âmbito do Profrota Pesqueira, tendo como parâmetro de remuneração dos Fundos a Taxa de Juros de Longo Prazo - TJLP, ou índice oficial que vier a substituí-la." (NR)

Art. 54. O Poder Executivo regulamentará o disposto nesta Lei.

Art. 55. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 56. Ficam revogados:

I – os arts. 2º a 6º e 8º a 33 do Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987;

II – o Decreto-Lei nº 2.414, de 12 de fevereiro de 1988;

1996;

III – os arts. 7º e 9º da Lei nº 9.365, de 16 de dezembro de

IV – o art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; e

V – a Lei nº 10.206, de 23 de março de 2001.

Plenário, em        de        de 2004.

Deputado LUIZ SÉRGIO  
Relator