

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar); altera as Leis nºs 5.474, de 18 de julho de 1968, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, e 11.033, de 21 de dezembro de 2004; e revoga o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892, e o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940, e dispositivos da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001 e das Leis nºs 6.458, de 1º de novembro de 1977, 11.434, de 28 de dezembro de 2006, 11.483, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, 12.599, de 23 de março de 2012, 12.815, de 5 de junho de 2013 e 13.848, de 25 de junho de 2019.

Emenda nº 1
(Corresponde à Emenda nº 45 – CAE)

Dê-se a seguinte redação ao **caput** do art. 5º do Projeto e suprima-se o § 4º do mesmo artigo:

“Art. 5º A empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar por tempo embarcações de sua subsidiária integral estrangeira ou de subsidiária integral estrangeira de outra empresa brasileira de navegação para operar a navegação de cabotagem, desde que essas embarcações estejam:

.....”

Emenda nº 2
(Corresponde à Emenda nº 48 – CAE)

Substitua-se, no inciso V do § 1º do art. 5º do Projeto, a expressão “prestação” por “prestação exclusiva”.

Emenda nº 3
(Corresponde à Emenda nº 47 – CAE)



Substitua-se, no inciso III do art. 11 do Projeto, a expressão “no inciso IV” por “nos incisos IV e V”, suprima-se o § 2º do art. 7º do Projeto, designando-se o atual § 1º como parágrafo único, e insiram-se, onde couber, os seguintes parágrafos no art. 5º do Projeto:

“§ X A comprovação de existência ou disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para fins do disposto no inciso I do **caput** do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, obedecerá à seguinte ordem de prioridade:

I – embarcação de propriedade de empresa brasileira de navegação construída no País;

II – embarcação de propriedade de empresa brasileira de navegação construída fora do País;

III – demais embarcações afretadas nos termos desta Lei.”

“§ X As embarcações afretadas na forma prevista nos incisos IV e V do § 1º deste artigo não poderão ser utilizadas para comprovar existência ou disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para fins do disposto no inciso I do **caput** do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.”

Emenda nº 4

(Corresponde à Emenda nº 10 – Plen)

Suprima-se o inciso II do art. 7º do Projeto.

Emenda nº 5

(Corresponde à Emenda nº 9 – Plen)

Insira-se o seguinte § 3º no art. 7º do Projeto:

“Art. 7º

.....

§ 3º O ato do Poder Executivo federal previsto no § 1º deste artigo terá efeito **ex nunc**, não afetando as outorgas ou os pedidos de outorga da autorização de que trata o inciso I do **caput** do art. 3º nem os afretamentos já realizados na hipótese prevista no inciso V do § 1º do art. 5º, desde que outorgados ou realizados até a data de sua publicação.”

Emenda nº 6

(Corresponde à Emenda nº 28 – Plen)



Substitua-se, no inciso II do art. 9º do Projeto, a expressão “2/3 (dois terços)” por “1/3 (um terço)”.

Emenda nº 7
(Corresponde à Emenda nº 46 – CAE)

Suprimam-se os incisos II e III do art. 11 do Projeto.

Emenda nº 8
(Corresponde à Emenda nº 32 – Plen)

Dê-se ao art. 12 do Projeto a seguinte redação:

“Art. 12. Aos contratos de trabalho dos tripulantes brasileiros que operem em embarcação estrangeira afretada na forma prevista nesta Lei será aplicada a legislação trabalhista brasileira, além das regras internacionais sobre trabalho marítimo referentes à proteção das condições de trabalho, à segurança e ao meio ambiente.”

Emenda nº 9
(Corresponde à Emenda nº 51 – CAE)

Suprima-se o parágrafo único do art. 16 do Projeto.

Emenda nº 10
(Corresponde à Emenda nº 49 – CAE)

Acrescentem-se ao art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, nos termos do art. 19 do Projeto, os seguintes §§ 2º, 3º e 4º, numerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

“Art. 9º

.....
§ 1º

§ 2º Nos casos previstos no inciso I do **caput** deste artigo, a regulamentação do afretamento por tempo não poderá limitar o número de viagens a serem realizadas.

§ 3º No momento da solicitação da autorização de afretamento por tempo, a empresa brasileira de navegação indicará a embarcação a ser utilizada no transporte pretendido.



§ 4º A autorização para afretamento por tempo estará vinculada à embarcação indicada durante todo o período informado, podendo ser substituída tão somente em razão de situações que inviabilizem a sua operação, de forma devidamente fundamentada e aprovada pela agência reguladora.” (NR)

Emenda nº 11
(Corresponde à Emenda nº 50 – CAE)

Dê-se a seguinte redação aos §§ 2º e 3º do art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, nos termos do art. 19 do Projeto:

“Art. 10.

.....
§ 2º

I – após 1º de janeiro de 2024, para 2 (duas) embarcações;

II – após 1º de janeiro de 2025, para 3 (três) embarcações;

III – após 1º de janeiro de 2026, para 4 (quatro) embarcações.

§ 3º O afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, será livre a partir de 1º de janeiro de 2027, observadas as condições de segurança definidas em regulamento.

.....”(NR)

Emenda nº 12
(Corresponde às Emendas nº 14 – Plen e nº 53 – CAE)

Suprima-se, no § 4º do art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, nos termos do art. 19 do Projeto, a expressão “do mesmo grupo econômico”.

Emenda nº 13
(Corresponde à Emenda nº 54 – CAE)

Dê-se a seguinte redação aos arts. 12, 20 e 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, nos termos do art. 20 do Projeto:

“Art. 12.

.....
VIII – promover o tratamento isonômico nos procedimentos de alfandegamento e das exportações;



IX – promover a adoção de ações que facilitem a multimodalidade e a implantação do documento único no desembaraço das mercadorias;

X – promover a implantação de sistema eletrônico para entrega e recebimento de mercadorias, contemplando a multimodalidade.” (NR)

“Art. 20.

II –

b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita, práticas anticompetitivas ou formação de estruturas cartelizadas que constituam infração da ordem econômica.” (NR)

“Art. 27.

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 art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

.....” (NR)

Emenda nº 14

(Corresponde à Emenda nº 31 – Plen)

Suprima-se a alteração do **caput** do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, constante do art. 20 do Projeto.

Emenda nº 15

(Corresponde à Emenda nº 13 – Plen)

Dê-se a seguinte redação ao art. 6º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, nos termos do art. 21 do Projeto:

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

I – 8% (oito por cento) na navegação de longo curso;

II – 8% (oito por cento) na navegação de cabotagem;



III – 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos na região Norte e Nordeste;

IV – 8% (oito por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis sólidos e outras cargas na região Norte e Nordeste.

.....
 § 4º O Poder Executivo poderá estabelecer descontos nas alíquotas de que trata o **caput**, desde que não diferenciados de acordo com o tipo de carga e com os tipos de navegação, levando em consideração apenas o fluxo de caixa do FMM.” (NR)

Emenda nº 16
(Corresponde à Emenda nº 52 – CAE)

Suprima-se o § 1º-A do art. 17 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, constante do art. 21 do Projeto.

Emenda nº 17
(Corresponde à Emenda nº 37 – Plen)

Dê-se a seguinte redação às alíneas “b” e “g” do inciso I do art. 19 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, nos termos do art. 21 do Projeto:

“Art. 19.

I –

.....
 b) para jumborização, conversão, modernização, docagem, manutenção, revisão e reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e/ou instalação de equipamentos, nacionais ou importados, quando realizada por estaleiro ou empresa especializada brasileira, sendo responsabilidade da empresa proprietária ou afretadora adquirir e contratar os serviços;

.....
 g) para manutenção, em todas as suas categorias, realizada por estaleiro brasileiro, por empresa especializada ou pela empresa proprietária ou afretadora, em embarcação própria ou afretada;

”

Emenda nº 18
(Corresponde à Emenda nº 17 – Plen)



Acrescente-se a seguinte alínea “k” ao inciso I do art. 19 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, nos termos do art. 21 do Projeto:

“Art. 19.

I –

.....

k) para cobrir o pagamento do salário dos trabalhadores marítimos e as respectivas despesas decorrentes de medidas aplicadas e devidamente comprovadas para a prevenção da covid-19, realizadas durante o período de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, e da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do novo coronavírus (covid-19).

.....” (NR)

Emenda nº 19
(Corresponde à Emenda nº 34 – Plen)

Insira-se no art. 21 do Projeto a seguinte alteração ao art. 21 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004:

“Art. 21. A empresa brasileira de navegação decaí do direito ao produto do AFRMM no caso de não utilização dos valores no prazo de 5 (cinco) anos, contado do seu depósito, transferindo-se esses valores para o FMM.” (NR)

Emenda nº 20
(Corresponde à Emenda nº 55 – CAE)

Dê-se a seguinte redação ao art. 26 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, nos termos do art. 21 do Projeto:

“Art. 26.

I –

a)

.....

2. para jumborização, conversão, modernização, docagem, manutenção, inclusive preventiva, ou reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro ou por empresa brasileira especializada, podendo a empresa brasileira de navegação adquirir diretamente materiais e equipamentos, bem como contratar os serviços do estaleiro ou das empresas especializadas;



.....

d) às empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado, para construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, bem como de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo;

.....

f) às empresas brasileiras, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização, docagem, manutenção, inclusive preventiva, ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro ou por empresa especializada, de qualquer tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras;

.....

k) para a realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

l) para outras aplicações em investimentos, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, cujos projetos obedecerão aos critérios de enquadramento na política nacional da Marinha Mercante e na indústria de construção e reparação naval brasileiras definidos em regulamento; e

m) às empresas estrangeiras, até 80% (oitenta por cento) do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização, docagem, manutenção, inclusive preventiva, ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro ou por empresa brasileira especializada, de qualquer tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras;

.....

VII – na realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária exclusivamente em empreendimentos prioritários que estejam de acordo com o planejamento de longo prazo no âmbito do Governo federal, na forma definida em regulamento.

.....

.....” (NR)

.....

Emenda nº 21
(Corresponde à Emenda nº 26 – Plen)



Dê-se a seguinte redação à alínea “k” do inciso I e ao inciso VII, ambos do art. 26 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, nos termos do art. 21 do Projeto:

“Art. 26.

I –

k) para a realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária, até 90% (noventa por cento) do projeto aprovado;

VII – na realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária exclusivamente em empreendimentos prioritários que estejam de acordo com o planejamento de longo prazo no âmbito do Poder Executivo federal, na forma definida em regulamento.

.....” (NR)

Emenda nº 22
(Corresponde à Emenda nº 56 – CAE)

Insira-se no art. 21 do Projeto a seguinte alteração ao art. 29 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004:

“Art. 29.

§ 3º Os agentes financeiros do FMM ficam autorizados a reescalonar contratos vigentes de financiamentos com recursos do FMM, desde que não ultrapassem os prazos máximos de 72 (setenta e dois) meses de carência e de até 24 (vinte e quatro) anos de amortização, quando necessário, para viabilizar a recuperação do crédito em razão dos efeitos da pandemia da covid-19.” (NR)

Emenda nº 23
(Corresponde à Emenda nº 40 – Plen)

Insira-se no art. 21 do Projeto a seguinte alteração ao inciso II do § 3º do art. 37 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004:

“Art. 37.

§ 3º

II – as cargas isentas do pagamento do AFRMM, conforme previsto no art. 14 desta Lei, ou aquelas transportadas nas navegações de cabotagem,



interior fluvial e lacustre, cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste, nos termos do art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; e
” (NR)

Emenda nº 24
(Corresponde à Emenda nº 12 – Plen)

Suprima-se a alteração do art. 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, constante do art. 21 do Projeto.

Emenda nº 25
(Corresponde à Emenda nº 57 – CAE)

Substitua-se, no art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, constante do art. 25 do Projeto, a expressão “até 31 de dezembro de 2021” por “de 1º de janeiro de 2022 a 31 de dezembro de 2023”.

Emenda nº 26
(Corresponde à Emenda nº 25 – Plen)

Insira-se, onde couber, o seguinte artigo no Projeto:

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

“Art. 13.

§ 4º As embarcações com até 500 t (quinhentas toneladas) de arqueação bruta são isentas da obrigatoriedade do serviço de praticagem.

§ 5º A autoridade marítima poderá conceder certificado de isenção de praticagem exclusivamente a Comandantes brasileiros de navios de bandeira brasileira, até o limite de 100 m (cem metros) de comprimento, sob seu comando, no interior de zona de praticagem ou em parte dela, desde que atendidos os requisitos por ela estabelecidos em regulamento específico, sendo que a isenção:

I – não isenta o tomador do serviço da comunicação à atalaia coordenadora sobre o trânsito pretendido;

II – será precedida de análise de risco, comprovando que a concessão não aumentará o risco à navegação ou colocará em perigo os canais de acesso portuários e suas estruturas adjacentes.



§ 6º Em cada zona de praticagem, os profissionais trabalharão de acordo com uma escala de rodízio única estabelecida pela autoridade marítima, garantida a distribuição equânime e a disponibilidade permanente do serviço de praticagem.” (NR)

“Art. 15-A. A remuneração do serviço de praticagem compreende a operação de práctico, lancha de práctico e atalaia, além de todos os recursos inerentes à adequada prestação do serviço.

§ 1º Caso seja necessário o revezamento de prácticos, estes serão alojados com as mesmas condições dos oficiais de bordo, em camarotes individuais e independentes que garantam o conforto térmico e as efetivas condições para o descanso satisfatório dos prácticos, sendo o Comandante do navio responsável por garantir a adequação das instalações.

§ 2º O preço do serviço será livremente negociado entre os tomadores e prestadores do serviço, permitida a negociação coletiva.

§ 3º No caso de risco de interrupção do serviço ocasionada por ausência de acordo entre as partes, a autoridade marítima arbitrará em caráter temporário, por até 12 (doze) meses, o preço do serviço, a fim de assegurar a disponibilidade e continuidade do serviço.

§ 4º Na hipótese do § 3º, os preços arbitrados pela autoridade marítima serão estabelecidos observando-se o disposto neste artigo.” (NR)

Senado Federal, em 1º de dezembro de 2021.

Senador Rodrigo Pacheco
Presidente do Senado Federal

