

REDAÇÃO FINAL
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 177-D, DE 2004
PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 34, 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 sobre 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 desta Lei, anteriores e posteriores a esse transporte, e outras despesas de qualquer 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 - 25% (vinte e cinco por cento) na navegação de longo curso;

II - 10% (dez por cento) na navegação de cabotagem; e

III - 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

§ 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 desta Lei, 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 desta Lei 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, da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 - 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 desta Lei.

Art. 11. O AFRMM deverá ser pago no prazo de até 30 (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 5 (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:

a) bens sem interesse comercial, doados a entidades filantrópicas, desde que o donatário os destine, total

e exclusivamente, a obras sociais e assistenciais gratuitamente prestadas;

b) bens 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) bens 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 condicionada a isenção, 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) bens 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 granéis líquidos;

h) importadas por permissionários autorizados pelo Ministério da Fazenda para venda, exclusivamente em lojas francas, a passageiros de viagens internacionais;

i) 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;

j) submetidas ao regime aduaneiro especial de depósito franco; ou

l) 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 desta Lei.

§ 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 desta Lei, contados a partir do 30º (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 ad-

ministrativa ou executiva da dívida, ficando o valor originário do débito acrescido de:

I - multa de mora de 0,33% (trinta e três centésimos por cento) por dia de atraso, a contar do 1º (primeiro) dia subsequente à data de vencimento até o dia em que ocorrer o pagamento, limitada ao percentual de 20% (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 1º (primeiro) dia do mês subsequente ao da data de vencimento até o mês anterior ao do pagamento e de 1% (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) 100% (cem por cento) do AFRMM gerado por empresa estrangeira de navegação;

b) 100% (cem por cento) do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação afretada de registro estrangeiro;

c) 41% (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) 8% (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 8 de janeiro de 1997;

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

a) 50% (cinquenta por cento) do AFRMM que tenha gerado na navegação de longo curso, quando a embarcação não estiver inscrita no REB;

b) 83% (oitenta e três por cento) do AFRMM que tenha gerado na navegação de longo curso, quando a embarcação estiver inscrita no REB; e

c) 100% (cem por cento) do AFRMM que tenha gerado nas navegações de cabotagem, fluvial e lacustre;

III - a uma conta especial, 9% (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 3% (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 1,5% (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 8 de janeiro de 1997.

§ 3º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, será destinado, anualmente, o percentual de 0,40% (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 do *caput* deste artigo, desde que tal embarcação esteja substituindo outra em construção em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, de tipo se-

melhante, até o limite de toneladas de porte bruto contratadas.

§ 5º A destinação de que trata o § 4º deste artigo far-se-á enquanto durar a construção, porém nunca por prazo superior a 36 (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 a que se referem as alíneas *c* e *d* do inciso I do *caput* do art. 19 desta Lei, 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 *caput* do art. 17 desta Lei, acrescidas das correções resultantes de suas aplicações previstas no art. 20 desta Lei, serão rateadas entre as empresas bra-

sileiras 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* deste artigo será obtido quando as empresas mencionadas no *caput* deste artigo estiverem 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 desta Lei, 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 realizadas 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 desta Lei;

e) para pagamento de prestação de principal e encargos de financiamento obtido na Agência Especial de Financiamento Industrial - FINAME e no 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 esses recursos e que tenha por objeto as modalidades de apoio previstas nos itens 1 e 2 da alínea a do inciso I do art. 26 desta Lei;

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 do *caput* deste artigo.

§ 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 *caput* do art. 17 desta Lei, 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 li-

quidação do contrato de financiamento, mesmo que a embarcação financiada venha a ser explorada por empresa brasileira de navegação mediante contrato de afretamento, subafretamento ou qualquer outra modalidade de cessão de sua utilização nas atividades de navegação mercante.

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

§ 4º Poderão ser utilizados até 30% (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 esse registro ser mantido por pelo menos 5 (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 desta Lei e o inciso III do caput do art. 17 desta Lei 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 3 (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;

V - o produto da arrecadação da taxa de utilização do MERCANTE;

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

VII - as receitas provenientes de multas aplicadas por infrações de 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, a empresa brasileira de navegação, até 90% (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 realizadas 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 90% (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 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

2. destinada à exportação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

d) à Marinha do Brasil, até 100% (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 100% (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 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado, para construção, *jum- borização*, 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 de reparo de embarcações, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

h) aos estaleiros, arsenais e bases navais brasileiros, para expansão e modernização de suas instalações ou para construção de novas instalações, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

i) a 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 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado;

j) a empresa de navegação ou estaleiro brasileiros no apoio financeiro à construção ou produção de embarcações destinadas à pesca, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado; e

1) 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, destinados 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 10% (dez por cento) do valor do contrato de construção de embarcação destinada ao mercado interno;

IV - em crédito reserva, até o limite de 20% (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 a 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 garantias a alienação fiduciária, a hipoteca da embarcação financiada ou de outras embarcações, a fiança bancária, a cessão de direitos creditórios e aquelas emitidas pelo Fundo de Garantia para a Indústria Naval - FGIN.

§ 1º A alienação fiduciária só terá validade e eficácia após sua inscrição no Registro de Propriedade Marítima, no Tribunal Marítimo, aplicando-se-lhe, no que couber, o disposto na legislação vigente.

§ 2º O agente financeiro, a seu critério, poderá aceitar outras modalidades de garantia além das previstas no *caput* deste artigo.

Art. 28. A alienação da embarcação que, para construção, *jumborização*, conversão, modernização ou repa-

ração, 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 Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES e, nas condições fixadas em ato do CDFMM, os bancos oficiais federais.

§ 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, desta Lei, 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 ju-

ros 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* deste artigo 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* deste artigo 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 deste artigo 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, R\$ 0,75 (setenta e cinco centavos de real) para cada R\$ 1,00 (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 nas regiões Norte e Nordeste, 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 benefício de que trata este artigo, 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 1998.

Art. 40. Fica criado o Fundo de Garantia à Indústria Naval - FGIN, de natureza contábil, vinculado ao Ministério dos Transportes, com a finalidade de dar cobertura ao risco das operações de financiamento realizadas pelo BNDES ou por outros agentes financeiros credenciados a operar com recursos do Fundo da Marinha Mercante - FMM, bem como contragarantir seguros prestados por seguradoras sediadas no Brasil na modalidade de seguro performance.

§ 1º O FGIN proverá recursos para cobertura dos seguintes riscos, assumidos pelo BNDES ou agentes financeiros credenciados a operar com recursos do Fundo da Marinha Mercante - FMM:

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

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

§ 2º No caso de seguros prestados por seguradoras sediadas no Brasil na modalidade de seguro performance que estejam vinculados a operações de financiamento, o FGIN

proverá recursos para contragarantir a companhia seguradora, nos termos do art. 45 desta Lei.

§ 3º Excepcionalmente, o FGIN poderá dar garantia às operações de financiamento realizadas pelo BNDES, diretamente ou por intermédio de seus agentes financeiros, com outras fontes de recursos para cobrir o risco de construção de embarcações por estaleiros brasileiros, conforme o inciso I do § 1º deste artigo, até o percentual máximo a ser fixado pela regulamentação de que trata o art. 49 desta Lei.

§ 4º Nas operações previstas no § 3º deste artigo, será de 30% (trinta por cento) 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 a embarcações destinadas à Marinha Mercante.

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 no 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 desta Lei, observado que deverão compor obrigatoriamente o CFGIN:

I - 1 (um) representante do Ministério dos Transportes;

II - 1 (um) representante do Ministério da Fazenda;

III - 1 (um) representante do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão;

IV - 1 (um) representante do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior;

V - 1 (um) representante do BNDES; e

VI - 1 (um) representante do Instituto de Resseguros do Brasil - IRB.

§ 1º Caberá ao CFGIN:

I - aprovar a cobertura ao risco das operações de financiamento, inclusive no que tange à excepcionalidade prevista no § 3º do art. 40 desta Lei, 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 aos critérios a serem definidos na regulamentação prevista no art. 49 desta Lei;

II - aprovar a contragarantia de seguros prestados por seguradoras sediadas no Brasil na modalidade de seguro performance 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 o prêmio a ser cobrado, obedecendo aos 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 de 0,5% a.a. (cinco décimos por cento ao ano), calculada 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 desse pagamento, na proporção do pagamento que tiver realizado em nome do BNDES ou demais agentes financeiros perante o Fundo da 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 Paliação = $P_{FGIN} - 10\%$, em que:

I - Paliação é o percentual de recursos obtidos na alienação judicial ou da composição extrajudicial que reverterá para o FGIN; e

II - PFGIN 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 à 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 contragarantia 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 o pagamento total da dívida deste último perante a companhia seguradora, o FGIN receberá parte desse 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 transferi-

dos ao FGIN, observados os percentuais dispostos na fórmula
Palienação = PFGIN - 10%, em que:

I - Palienação é o percentual de recursos obtidos na alienação judicial ou da composição extrajudicial que reverterá para o FGIN; e

II - PFGIN 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 Fundo da Marinha Mercante - FMM, nos termos desta Lei.

Parágrafo único. Ocorrendo o disposto no *caput* deste artigo, 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 nas regiões Norte ou Nordeste.

§ 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* deste artigo.

§ 2º No caso de transporte de granel líquido embarcado em caminhões-tanque sobre embarcações, o ressarcimento de que trata o § 1º deste artigo será feito na forma de regulamento.

Art. 52. 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 Lon-

go Prazo - TJLP ou índice oficial que vier a substituí-la.

..... "(NR)

Art. 53. O Poder Executivo regulamentará o disposto nesta Lei.

Art. 54. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 55. 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;

III - os arts. 7º e 9º da Lei nº 9.365, de 16 de dezembro de 1996;

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.

Sala das Sessões, em 15 de junho de 2004.

Relator