



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado GURGEL

PARECER ÀS EMENDAS DE PLENÁRIO COMISSÃO ESPECIAL DO PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2020

Pela Comissão Especial, voto pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e adequação financeira e orçamentária de todas as Emendas de Plenário nº 113 a 127 apresentadas ao Projeto de Lei nº 4.199, de 2020 e, no mérito pela aprovação da Emenda nº 124 de Plenário e pela rejeição das demais, na forma da subemenda substitutiva global.

Sala das Sessões, em 07 de dezembro de 2020

Deputado Gurgel (PSL/RJ)
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

SUBEMENDA SUBSTITUTIVA GLOBAL AO PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituído o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar, com os seguintes objetivos:

- I - ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem;
- II - incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem;
- III - ampliar a disponibilidade de frota para a navegação por cabotagem;
- IV - incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais;
- V - estimular o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira;
- VI - revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem das políticas de construção naval;
- VII - incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos delas decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existente ou consolidado na cabotagem brasileira; e
- VIII - otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM.

Parágrafo único. Caberá ao Ministério da Infraestrutura monitorar e avaliar o BR do Mar, além de estabelecer os critérios a serem observados em seu monitoramento e sua avaliação.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art. 2º São diretrizes do BR do Mar:

- I - segurança nacional;
- II - estabilidade regulatória;
- III - regularidade da prestação das operações de transporte;
- IV - otimização do uso de embarcações afretadas;
- V - equilíbrio da matriz logística brasileira;
- VI - incentivo ao investimento privado;
- VII - promoção da livre concorrência;
- VIII - otimização do emprego de recursos públicos;
- IX - contratação e qualificação profissional de marítimos nacionais;
- X - inovação, desenvolvimento científico e tecnológico;
- XI - desenvolvimento sustentável; e
- XII - transparência e integridade.

Art. 3º Para fins de habilitação no BR do Mar, a empresa interessada deverá cumprir os seguintes requisitos:

I - estar autorizada a operar como empresa brasileira de navegação no transporte de cargas por cabotagem;

II - comprovar situação regular em relação aos tributos federais; e

III - apresentar, na forma e periodicidade a ser estabelecida em regulamentação própria, informações relativas à sua operação no Brasil, com relação aos seguintes parâmetros de monitoramento da política pública criada por esta Lei:

a) expansão, modernização e otimização das suas atividades e da sua frota operante no País;

b) melhora na qualidade e na eficiência do transporte por cabotagem em relação à experiência do usuário;

c) aumento na oferta para o usuário do transporte por cabotagem;

d) criação e manutenção de operação de transporte de cargas regular;

e) valorização do emprego e qualificação da tripulação brasileira contratada;

f) desenvolvimento das atividades da cadeia de valor da navegação de cabotagem nas operações realizadas no País;





CÂMARA DOS DEPUTADOS

g) inovação e desenvolvimento científico e tecnológico que promovam o desenvolvimento econômico do transporte por cabotagem;

h) segurança no transporte dos bens transportados;

i) desenvolvimento sustentável;

j) transparência quanto aos valores do frete;

k) práticas concorrenciais saudáveis, que garantam a competitividade e a condução dos negócios de forma eticamente responsável; e

l) promoção à integridade.

§ 1º A autorização de que trata o inciso I do **caput** poderá ser outorgada a empresa brasileira que esteja amparada em quaisquer das hipóteses de afretamento previstas nesta Lei.

§ 2º A forma de outorga da autorização de que trata o § 1º será disciplinada em regulamento.

§ 3º A regulação não criará nenhuma obrigação às empresas interessadas que não exclusivamente a de prestação das informações previstas no inciso III do caput.

Art. 4º Ato do Ministro de Estado da Infraestrutura concederá à empresa a habilitação no BR do Mar.

§ 1º O descumprimento das condições estabelecidas no art. 3º acarretará a perda de habilitação da empresa no BR do Mar.

§ 2º A empresa que perder a sua habilitação nos termos do disposto no § 1º não terá direito à obtenção de nova habilitação pelo prazo de dois anos.

§ 3º A forma de concessão da habilitação de que trata este artigo será disciplinada em regulamento.

CAPÍTULO II

DO AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES

Seção I

Das hipóteses de afretamento

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

I - em sua propriedade; ou





CÂMARA DOS DEPUTADOS

II - em sua posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco nu.

§ 1º O afretamento de que trata o **caput** poderá ser realizado nas seguintes hipóteses:

I - ampliação da tonelagem de porte bruto das embarcações próprias efetivamente operantes, registradas em nome do grupo econômico a que pertença a empresa afretadora, de acordo com a proporção a ser definida em ato do Poder Executivo federal;

II - substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no País, na proporção de até duzentos por cento da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de seis meses, prorrogável por igual período, até o limite de trinta e seis meses;

III - substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no exterior, na proporção de até cem por cento da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de seis meses, prorrogável por igual período, até o limite de trinta e seis meses;

IV - atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo, nos termos do disposto em ato do Poder Executivo federal; e

V - prestação de operações especiais de cabotagem, pelo prazo de trinta e seis meses, prorrogável por até doze meses, nos termos do disposto em ato do Poder Executivo federal.

§ 2º Para fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - embarcação em construção - aquela cujo pagamento inicial já tenha sido efetuado pelo proprietário da embarcação ao estaleiro construtor até a assinatura do termo de entrega e aceitação pelas partes; e

II - operações especiais de cabotagem - aquelas consideradas regulares para o transporte de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existente ou consolidado.

§ 3º As embarcações afretadas de acordo com o **caput** deverão atender aos requisitos estabelecidos nos tratados e códigos internacionais em vigor no Brasil, bem como, no que couber, nas Normas da Autoridade Marítima.

§ 4º Os afretamentos previstos no **caput** também poderão ser feitos de empresa subsidiária integral estrangeira de outra Empresa Brasileira de Navegação, desde que tais embarcações estejam:

I - em sua propriedade; ou

II - em sua posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco nu.

Art. 6º As embarcações afretadas na forma prevista no inciso II do § 1º do art. 5º poderão permanecer no País pelo período de trinta e seis meses, ainda que a sua construção no País tenha sido concluída anteriormente ao término do prazo.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Parágrafo único. O disposto no **caput** é complementar às disposições de afretamento em substituição à construção de que tratam o inciso III do **caput** do art. 9º e o inciso III do **caput** do art. 10 da Lei nº 9.432, de 1997.

Seção II

Dos direitos e deveres aplicáveis às embarcações afretadas

Art. 7º Ficam as embarcações afretadas na forma prevista nesta Lei obrigadas a:

I - submeter-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras;

II - ter tripulação composta de, no mínimo, dois terços de brasileiros em cada nível técnico do oficialato, incluídos os graduados ou subalternos, e em cada ramo de atividade, incluídos o convés e as máquinas, de caráter contínuo;

III - ter, obrigatoriamente, comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas brasileiros; e

IV - ter as operações de cabotagem amparadas em cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil por meio do qual o segurador ficará obrigado a indenizar as perdas e os danos previstos no contrato de seguro.

§ 1º Em relação ao quantitativo de brasileiros a que se refere o inciso II do **caput**, na hipótese de o cálculo resultar em fração igual ou maior que cinco décimos, o quantitativo será arredondado para o número inteiro subsequente.

§ 2º Para efeito do cálculo do quantitativo de brasileiros em atividade de caráter contínuo, a que se refere o inciso II do **caput**, os marítimos das seções de câmara e saúde, no nível técnico de subalterno, serão considerados conjuntamente à atividade de convés e separadamente da seção de máquinas.

§ 3º A inspeção relativa à Autoridade Marítima, abrangida pelo inciso I do **caput**, será disciplinada em norma da Autoridade Marítima e poderá ser realizada antes da embarcação entrar as águas jurisdicionais brasileiras.

§ 4º Regulamento poderá dispor sobre as coberturas exigidas e condições de contratação para o seguro e o resseguro previstos no inciso IV do **caput**, de modo a assegurar sua livre contratação no mercado internacional ou doméstico.

§ 5º Na hipótese de inexistir quantitativo de marítimos brasileiros para compor a proporção mínima a que se refere o inciso II do **caput**, a empresa habilitada poderá requerer a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ autorização para operar a embarcação específica com tripulação estrangeira, em caráter temporário, por prazo determinado, não superior a noventa dias, ou a uma operação, no caso da execução exigir tempo maior que o prazo máximo estabelecido, conforme definições em regulamento.

§ 6º Os tripulantes embarcados em navios habilitados no programa serão considerados para efeitos da Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2017 em viagem de longo curso e enquadrados no § 7º do artigo 14 da citada Lei.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art. 12. Para fins do disposto nesta Lei, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq definirá, no prazo de noventa dias, contado da data de entrada em vigor desta Lei, os critérios para o enquadramento da embarcação como:

- I - efetivamente operante; e
- II - pertencente a um mesmo grupo econômico.

CAPÍTULO III

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 13. Com vistas a reduzir a complexidade e o custo das operações em relação àquelas praticadas no comércio exterior, os órgãos e as entidades que atuam em portos e instalações portuárias adotarão procedimentos e rotinas de trabalho que considerem as especificidades do transporte por cabotagem, inclusive quanto à fiscalização e à liberação e bens e produtos.

Parágrafo único – Ficam isentas de apresentar Certificado de Livre Prática - CLP, em todos os portos e instalações portuárias nacionais, as embarcações que operam nas navegações de cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo e na navegação interior, fluvial e lacustre de percurso nacional.

Art. 14. O Ministério da Infraestrutura e a Antaq ficam autorizados a obter acesso a dados e informações para possibilitar a formulação de políticas públicas, fiscalização e regulação do setor de transporte aquaviário, ressalvados os dados protegidos por sigilo fiscal e observado o disposto na Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, e na Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018, conforme disposto em regulamento.

Art. 15. A Lei nº 5.474, de 1968, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 15.

 II
 -





CÂMARA DOS DEPUTADOS

b) esteja acompanhada de documento hábil comprobatório da entrega e do recebimento da mercadoria, permitida a sua comprovação por meio eletrônico;

.....
.....

§ 3º A comprovação por meio eletrônico de que trata a alínea “b” do inciso II do **caput** poderá ser disciplinada em ato do Poder Executivo federal.” (NR)

alterações: Art. 16. A Lei nº 9.432, de 1997, passa a vigorar com as seguintes

“Art. 2º

.....
.....
.....

V - empresa brasileira de navegação - pessoa jurídica constituída de acordo com o disposto nas leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente com embarcações próprias ou afretadas;

VI - embarcação brasileira - aquela que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira, independentemente do local onde tenha sido construída ou da forma como tenha sido incorporada à frota do operador;

.....
.....

XV - empresa brasileira de investimento na navegação - aquela que tem por objeto fretamento de embarcações para empresas brasileiras ou estrangeiras de navegação.” (NR)

“Art. 4º-A É obrigatória a disponibilização de vagas para estágio embarcado para alunos egressos de cursos do sistema de ensino profissional marítimo nas embarcações brasileiras e estrangeiras afretadas a casco nu, com ou sem suspensão de bandeira, e nas afretadas por tempo.

Parágrafo único. Ato do Poder Executivo federal poderá dispor sobre quantitativos mínimos de vagas para praticantes para cada tipo de embarcação e operação, de modo a considerar as peculiaridades técnicas e os impactos econômicos desses quantitativos.” (NR)

“Art. 10.

.....
.....
.....

IV – estrangeira por viagem ou tempo, para operar na navegação de cabotagem, em substituição de embarcação de tipo semelhante, própria ou afretada, em jumborização, conversão, modernização, docagem ou





CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 2º É assegurada às empresas brasileiras de navegação a contratação, no mercado internacional, da cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil para suas embarcações próprias ou afretadas.

.....
.....
§ 13. Poderão ser pré-registradas e registradas no REB e usufruir de todas as garantias legais e fiscais decorrentes desses registros as embarcações:

I - que componham a frota da empresa brasileira de investimento na navegação; e

II - que tenham sido produzidas por estaleiros brasileiros, ainda que não possuam contrato prévio assinado com empresa brasileira de navegação.

§ 14. Os direitos de tonelagem oriundos das embarcações fretadas pela empresa brasileira de investimento na navegação serão transferidos para a empresa brasileira de navegação afretadora da embarcação.

“Art. 14-A. Serão consideradas novas as embarcações importadas para uso na navegação de cabotagem ou de longo curso, ainda que, em sua viagem de vinda ao País, sejam utilizadas para transporte remunerado.

§ 1º O enquadramento da embarcação como nova somente será permitido se o transporte remunerado a que se refere o **caput** tiver sido o único que a embarcação tenha executado até a sua chegada ao País.

§ 2º Na hipótese prevista no **caput**, será recolhido o AFRMM correspondente e destinado à empresa brasileira de navegação cinquenta por cento do produto da arrecadação, que será depositado em sua conta vinculada.” (NR)

Art. 17. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 53. As Diretorias da ANTT e da Antaq serão compostas por um Diretor-Geral e quatro Diretores.

.....”
(NR)

“Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério da Infraestrutura, constituída de:

.....
.....
III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal; e





CÂMARA DOS DEPUTADOS

V - instalações portuárias.” (NR)

“Art. 82.

.....

.....

.....

XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento;

XIX - propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento; e

XX - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados pelo Orçamento Geral da União.” (NR)

“Art. 85-A. Integrarão a estrutura organizacional do DNIT:

I - uma Procuradoria Federal;

II - uma Ouvidoria;

III - uma Corregedoria;

IV - uma Auditoria; e

V - o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias.” (NR)

Art. 18. A Lei nº 10.893, de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

4º
“Art.

.....

.....

§1º O AFRMM não incide sobre o frete relativo ao transporte de mercadoria submetida à pena de perdimento.

§2º No caso da navegação fluvial e lacustre, o AFRMM incidirá somente nas cargas transportadas no âmbito das Regiões Norte e Nordeste, observado o disposto no art. 11 da Lei nº 11.482, de 2017, para os seguintes tipos de carga:

I - granéis líquidos; e

II- granéis sólidos e outras cargas.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

“Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se a alíquota de 8% (oito por cento):

I - na navegação de longo curso;

II - na navegação de cabotagem; e

III - na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte na região Norte e Nordeste de:

a) granéis líquidos; e

b) granéis sólidos e outras cargas.

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

.....
.....
Art. 17.

I
-

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

.....
.....
II - a empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria, afretada com registro brasileiro, ou afretada por tempo, de subsidiária integral da empresa brasileira de navegação:

.....
.....
§ 3º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, serão destinados, anualmente, os seguintes percentuais ao Fundo Naval:

I - quarenta centésimos por cento para contribuir com o pagamento das despesas de representação e estudos técnicos em apoio às posições brasileiras nos diversos elementos componentes





CÂMARA DOS DEPUTADOS

da Organização Marítima Internacional - IMO, cujos recursos serão alocados em categoria de programação específica; e

II - dez por cento para projetos integrantes de programas do Comando da Marinha destinados à construção e a reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas, e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional.

.....
.....
§ 8º Os Fundos de que tratam os § 2º e § 3º divulgarão, trimestralmente, na internet, os valores recebidos do FMM e destinados aos seus programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico e ao ensino profissional marítimo, na forma prevista em lei. (NR)

.....
.....
Art. 19.

I

a) para construção ou aquisição de embarcações novas, produzidas em estaleiros brasileiros;

b) para jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos, nacionais ou importados, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

.....
.....
g) para manutenção, inclusive preventiva, realizada por estaleiro brasileiro ou por empresa especializada, em embarcação própria ou afretada;

h) como garantia à construção de embarcação em estaleiro brasileiro;

i) para reembolso anual dos valores pagos a título de prêmio e encargos de seguro e resseguro contratados para cobertura de cascos e máquinas de embarcações próprias ou afretadas; e

j) para pagamento do valor total do afretamento de embarcações utilizadas no mesmo tipo de navegação de cabotagem, longo curso e





CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

.....
.....
d) às empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa, 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;

.....
.....
f) às empresas brasileiras, até noventa por cento do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, 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;

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

m) às empresas estrangeiras, até oitenta por cento do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, 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; e

n) às Empresas Brasileiras de Navegação e às Empresas Brasileiras de Investimento na Navegação habilitadas no Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar, até 100% (cem por cento) do projeto aprovado para construção realizada em estaleiro brasileiro de qualquer embarcação de interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e para operação dentro do escopo do Programa.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

.....
.....

§ 2º Nas hipóteses de que trata a alínea “n” do inciso I do “caput”, o financiamento será concedido à Empresa Brasileira de Navegação ou a Empresa Brasileira de Investimento na Navegação com prazo de carência de 60 (sessenta) meses, prazo de pagamento de 30 (trinta) anos, devendo qualquer outro encargo devido ao agente financeiro ser suportado pelo próprio FMM e não repassado ao tomador”.

“Art. 52-A.

§1º A soma do ressarcimento devido às empresas de que trata o art. 6º, inc. III, não poderá ser superior a 40% (quarenta por cento) da remuneração do transporte aquaviário na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste

§2º Os parâmetros para o cálculo da soma de que trata o §1º e os critérios de distribuição do ressarcimento serão estabelecidos em regulamento do Ministério da Infraestrutura, ouvido o Ministério da Economia.” (NR).

Art. 19. Ficam transformados, sem aumento de despesas, no âmbito do Poder Executivo federal, em dois Cargos Comissionados de Direção - CD de nível II os seguintes Cargos Comissionados de Gerência Executiva - CGE:

I - um CGE-I; e

II - dois CGE-III.

§ 1º Os CGE a que se referem os incisos I e II do **caput** integram a Estrutura Regimental da Antaq, aprovada pelo Decreto nº 4.122, de 13 de fevereiro de 2002.

§ 2º Os CD a que se refere o **caput** serão destinados à Antaq.

§ 3º Os mandatos dos primeiros ocupantes dos cargos de Diretor de que trata o **caput** durarão até o último dia do mês de fevereiro dos exercícios de 2023 e 2024.

Art. 20. A Tabela IV do Anexo I à Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com as alterações constantes do Anexo a esta Lei.

Art. 21. Até a edição do ato do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante de que trata o § 6º do art. 19 da Lei nº 10.893, de 2004, no prazo de cento e oitenta dias, contado da data de publicação desta Lei, as liberações de recursos da conta vinculada de empresa brasileira de navegação serão efetuadas na forma prevista na legislação em vigor.

Art. 22. O art. 16 da Lei nº 11.033/2004 passa a vigorar com a seguinte redação:





CÂMARA DOS DEPUTADOS

“Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 - Lei dos Portos, dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2021.”(NR)

Art. 23. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2027, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, desde que a origem ou destino seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Art. 24. Fica expressamente vedada a possibilidade de contratação do transporte terrestre, seja no trajeto até o porto ou do porto até o cliente final, por armadores marítimos, empresas de cabotagem, empresas brasileiras de navegação e outras empresas, que pertençam ao mesmo grupo econômico daquele.

Art. 25. Ficam revogados:

I - o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892;

II - o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940;

III - o art. 1º da Lei nº 6.458, de 1º de novembro de 1977, na parte em que altera a alínea “b” do inciso II do **caput** do art. 15 da Lei nº 5.474, de 1968;

IV - o § 1º do art. 11 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;

V - o art. 58 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

VI - o art. 1º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 2001:

a) o inciso I do **caput** do art. 5º;

b) o parágrafo único do art. 7º-A;

c) a alínea “c” do inciso III do **caput** do art. 14;

d) o inciso IX do **caput** do art. 24;

e) os incisos VII, XXII e XXV do **caput** do art. 27;

f) o **caput** do art. 34-A;

g) o § 1º e o § 2º do art. 51-A;

h) o art. 74;

i) o parágrafo único do art. 78-A;





CÂMARA DOS DEPUTADOS

j) o § 2º do art. 82;

k) o art. 85-A;

l) o parágrafo único do art. 88; e

m) o § 1º do art. 118;

VII - o § 4º do art. 19 da Lei nº 10.893, de 2004;

VIII - o art. 3º da Lei nº 11.434, de 28 de dezembro de 2006, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.893, de 2004:

a) o § 1º e o § 2º do art. 7º;

b) o art. 12; e

c) o inciso I do **caput** do art. 35;

IX - o art. 26 da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, na parte em que altera os incisos XVIII e XIX do **caput** do art. 82 da Lei nº 10.233, de 2001;

X - os seguintes dispositivos da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007:

a) o art. 1º ao art. 3º; e

b) o art. 4º, exceto na parte em que altera o inciso XVII do **caput** do art. 27 da Lei nº 10.233, de 2001;

XI - o art. 1º da Lei nº 12.599, de 23 de março de 2012, na parte em que altera o § 1º do art. 3º da Lei nº 10.893, de 2004;

XII - os seguintes dispositivos da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013:

a) o art. 71, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 2001:

1. o art. 67;

2. o art. 78; e

3. o inciso III do **caput** do art. 81; e

b) o art. 72; e

XIII - o art. 43 da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, na parte em que altera o **caput** do art. 53 da Lei nº 10.233, de 2001.

Art. 26. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 07 de dezembro de 2020.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputado GURGEL (PSL/RJ)

Relator

ANEXO

(Anexo I à Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001)

"TABELA IV

Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq

Quadro de Cargos Comissionados

<u>1 - CARGOS COMISSIONADOS DE DIREÇÃO</u>	
CD I	1
CD II	4
SUBTOTAL	5
<u>2 - CARGOS COMISSIONADOS DE GERÊNCIA EXECUTIVA</u>	
CGE I	1
CGE II	7
CGE III	19
SUBTOTAL	27
.....	
TOTAL GERAL	142

