CÂMARA DOS DEPUTADOS

(DO PODER EXECUTIVO)

MENSAGEM Nº 1.093/95

PRIORIDADE	
Entrada	Comissão
25/10/95	CVT
07/05/96	CE
__/__/__	
__/__/__	
__/__/__	

ASSUNTO:

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

PROJETO DE LEI Nº 1.125, DE 1995

NOVO DESPACHO: 31.01.96

DESPACHO: À COMISSÃO ESPECIAL (RI ART: 34, II E ART. 24, II)

~~À CONSTITUIÇÃO E II~~.

À COM. DE VIAÇÃO E TRANSPORTES em 25 de OUTUBRO de 19 95

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD -

DE 19 95

PROJETO N.º 1.125

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. DEPUTADO, em 19

O Presidente da Comissão de VIAÇÃO E TRANSPORTES

Ao Sr. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ALELUIA, em 1/5 19 96

O Presidente da Comissão ~~ESPECIAL~~ Mauro Dan EL

, em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

Ao Sr., em 19

O Presidente da Comissão de

GER 3.17.07.003-7 (MAI/93)

CAMÂRA DOS DEPUTADOS

E R R A T A

(Republica-se em virtude de novo despacho do Sr. Presidente:)

ONDE SE LÊ:

PROJETO DE LEI Nº 1.125, DE 1995
(DO PODER EXECUTIVO)
MENSAGEM Nº 1.093/95

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.
(ÁS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

LEIA-SE:

PROJETO DE LEI Nº 1.125, DE 1995
(DO PODER EXECUTIVO)
MENSAGEM Nº 1.093/95

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.
(À COMISSÃO ESPECIAL (RI ART. 34, II E ART. 24, II)

NOVO DESPACHO: Desapense-se do PL 846/95(CF art.57,7º). À Comissão Especial(RI art.34,II e art. 24,II).Publique-se.

Em 31 /01/96.

Presidente

PROJETO DE LEI Nº 1125/95

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Capítulo I

Do Âmbito de Aplicação

Art. 1° Esta Lei se aplica:

I - aos armadores e embarcações brasileiros;

II - às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros;

III - aos armadores e embarcações estrangeiros, quando amparados por acordos internacionais firmados pela União.

Parágrafo único. Excetuam-se do disposto neste artigo:

I - os navios de guerra e de Estado que não estejam empregados em atividades comerciais;

II - as embarcações de esporte e recreio;

III - as embarcações de turismo;

IV - as embarcações de pesca.

Capítulo II

Das Definições

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o Comandante e a tripulação;

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada para operá-la por tempo determinado;

III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;

IV - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no País ou empresa brasileira, autorizadas pelo órgão competente;

V - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;

VI - navegação de apoio: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações marítimas;

VII - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do litoral brasileiro;

VIII - navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;

IX - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

X - suspensão provisória de bandeira: ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país.

Capítulo III

Da Bandeira das Embarcações

Art. 3º Terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações:

I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira;

II - sob contrato de afretamento a casco nu, por armador brasileiro, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem.

Capítulo IV

Da Tripulação

COMISSÕES PERMANENTES - SF - COORD.

Art. 4º Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante e o Chefe de Máquinas.

Capítulo V

Dos Regimes de Navegação

Art. 5º A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo curso é aberta aos armadores e embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Art. 6º A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta aos armadores e embarcações de todos os países, na forma dos acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Art. 7º As embarcações estrangeiras poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e na navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio, quando afretadas por armadores brasileiros, observado o disposto nos artigos 9º e 10 desta Lei.

Capítulo VI

Dos Afretamentos de Embarcações

Art. 8º O armador brasileiro poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu.

Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem e por tempo, para operar no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou na interior de percurso nacional, bem como na navegação de apoio, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

I - inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;

II - interesse público, devidamente justificado.

Art. 10. Independe de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira e de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

II - de bandeira brasileira para a navegação de cabotagem, interior e de apoio;

III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio.

Capítulo VII

Do Apoio ao Desenvolvimento da Marinha Mercante

Art. 11. Fica instituído o Registro Especial Brasileiro, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por armadores brasileiros, que se destinarem à navegação de longo curso e interior de percurso internacional.

Parágrafo único. Às embarcações registradas no Registro Especial Brasileiro serão aplicadas normas especiais de caráter fiscal, aduaneiro, previdenciário, trabalhista e securitário.

Capítulo VIII

Das Infrações e Sanções

Art. 12. A inobservância do disposto nesta Lei sujeitará o infrator a multa de até cem por cento do valor do frete, conforme definido em regulamento.

Capítulo IX

Das Disposições Finais

Art. 13. A ordenação da direção civil do transporte aquaviário em situação de tensão, emergência ou guerra terá sua composição, organização administrativa e âmbito de coordenação nacional definidos pelo Poder Executivo.

Art. 14. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art.15. Revogam-se os Decretos-leis nºs. 666, de 2 de julho de 1969, 687, de 16 de julho de 1969, e 1.143, de 30 de dezembro de 1970.

Brasília,

COMISSÕES PERMANENTES
5
1

LEGISLAÇÃO CITADA, ANEXADA PELO AUTOR

DECRETO-LEI Nº 666 — DE 2 DE JULHO DE 1969

Institui a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o § 1º do artigo 2º do Ato Institucional nº 5, de 13 de dezembro de 1968, decreta:

Art. 1º A Superintendência Nacional da Marinha Mercante — ..... SUNAMAN, no exercício de sua função reguladora do transporte marítimo, cabe disciplinar e controlar, mediante resoluções que expedir, a participação da frota mercante nacional das linhas internacionais de navegação.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, deverão predominar, no trafego entre o Brasil e os demais países os armadores nacionais do país exportador e importador de mercadorias, até que seja obtida a igualdade de participação entre os mesmos armadores preconizada pela política brasileira de transporte marítimo internacional.

Art. 2º Será feito, obrigatòriamente, em navios de bandeira brasileira, respeitado o princípio da reciprocidade, o transporte de mercadorias importadas por qualquer órgão da administração pública federal, estadual e municipal, direta ou indireta inclusive emprêsas públicas e sociedades de economia mista, bem como as importadas com quaisquer favores governamentais e, ainda, as adquiridas com financiamento, total ou parcial, de estabelecimento oficial de crédito, assim também com financiamento externos, concedidos a órgãos da administração pública federal, direta ou indireta.

§ 1º Estão igualmente sujeitas à obrigatoriedade prevista neste artigo as mercadorias nacionais exportadas com quaisquer dos benefícios nele deferidos.

§ 2º A obrigatoriedade prevista neste artigo será extensivo às mercadorias cujo transporte esteja regulado em acôrdos ou convênios firmados ou reconhecidos pelas autoridades brasileiras obedecidas as condições nos mesmos fixadas.

Art. 3º As cargas de importação ou exportação vinculadas obrigatòriamente ao transporte em navios de bandeira brasileira, poderão ser liberadas em favor da bandeira do país exportador ou importador, ponderadamente até 50% de seu total, desde que a legislação do país comprador ou vendedor conceda, pelo menos igual tratamento em relação aos navios de bandeira brasileira.

§ 1º Em caso de absoluta falta de navios de bandeira brasileira próprios ou afretados, para o transporte do total ou de parte da percentagem que lhe couber, deverá a mesma ser liberada em favor de navio da bandeira do país exportador ou importador.

§ 2º Caso não haja navio de bandeira brasileira ou da bandeira do importador ou exportador em posição para o embarque da carga, poderá a Superintendência Nacional da Marinha Mercante, a seu exclusivo critério liberar o transporte para navio de terceira bandeira especificamente designado.

§ 3º Quando a exportação ou importação fôr feita para ou de país que não seja servido por navios nacionais de ambas as bandeiras importadora ou exportadora de mercadoria sujeita à liberação, a Superintendência Nacional da Marinha Mercante fará a liberação prévia das cargas de que trata êste Decreto-lei, designando o transportador.

Art. 4º Os atos do Poder Executivo, que objetivem proteger e regular o transporte marítimo de mercadorias de e para portos nacionais, só se aplicam a Conferência de fretes, a acôrdos, a rateios de fretes ou de cargas e a contratos, desde que dêstes atos participe a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, com ou sem armadores a ela associados bem como a qualquer armador brasileiro previamente autorizado pela Superintendência Nacional da Marinha Mercante para trafego específico.

Art. 5º Para os fins dêste Decreto-Lei, considera-se navio de bandeira brasileira o navio afretado por emprêsa brasileira devidamente autorizada a funcionar no transporte de longo curso.

Art. 6º Entende-se como favor governamental qualquer isenção ou redução tributária, tratamento tarifário protecionista e benefício de qualquer natureza concedido pelo Govêrno Federal.

Art. 7º Para a perfeita execução dêste Decreto-Lei, a Superintendencia Nacional da Marinha Mercante — SUNAMAM — poderá estabelecer os meios e normas necessários ao contrôle de embarque bem como requisitar documentos, papéis, processos e informações de quaisquer órgãos da administração pública federal, estadual e municipal, direta ou indireta, e emprêsas concessionárias de serviços públicos.

Art. 8º O presente Decreto-Lei entrará em vigor na data da sua publicação revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 2 de julho de 1969; 148º da Independência e 81º da República.

A. COSTA E SILVA

Mário David Andreazza

COORD DAS COMISSÕES

DECRETO-LEI Nº 687 — DE 18 DE JULHO DE 1969

Altera o Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, que institui a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira, e a Lei 5.025, de 10 de junho de 1966, que dispõe sôbre intercâmbio comercial com o exterior.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o § 1º do artigo 2º do Ato Institucional nº 5, de 13 de dezembro de 1968, decreta:

Art. 1º O § 1º do artigo 2º, o § 3º do artigo 3º, e os artigos 6º e 7º do Decreto-Lei nº 666, de 2 de julho de 1969, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º .....

§ 1º A Superintendência Nacional da Marinha Mercante — SUNAMAN — poderá, com a aprovação prévia do Conselho Nacional de Comércio Exterior — CONCEX, estender a obrigatoriedade prevista neste artigo a mercadorias nacionais exportadas".

"Art. 3º .....

.....

§ 3º Quando a importação de mercadorias sujeitas a liberação fôr feita de país não servido por navio de sua bandeira nem por navio de bandeira brasileira, a Superintendência Nacional da Marinha Mercante fará a liberação prévia das cargas".

.....

"Art. 6º Entendem-se por favores governamentais os benefícios de ordem fiscal, cambial ou financeira concedidos pelo Govêrno Federal.

Parágrafo único. As dúvidas de interpretação sôbre o conceito de favores governamentais serão dirimidas pelo Ministério da Fazenda".

"Art. 7º Os órgãos da administração pública federal, estadual e municipal, direta ou indireta e as empresas concessionárias de serviços públicos, prestarão à SUNAMAN tôda a colaboração necessária para a execução das medidas previstas neste Decreto lei".

Art. 2º No § 3º do artigo 6º da Lei nº 5.025, de 10 de junho de 1966, com a redação que a êste foi dada pelo Decreto-lei 487, de 3 de março de 1969, fica incluido, como integrante da Comissão Executiva do Conselho Nacional do Comércio Exterior (CONCEX) — o Superintendente da Superintendência Nacional da Marinha Mercante.

Art. 3º Este Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 18 de julho de 1969; 148º da Independência e 81º da República.

A. COSTA E SILVA
José de Magalhães Pinto
Antônio Delfim Netto
Mário David Andreazza
Ruy Correa Lopes
Edmundo de Macedo Soares
Antonio Dias Leite Júnior

COMISSÕES PERMANENTES

VI — Fixar os percentuais de aumento ou reajustamento salarial para os trabalhadores das categorias de operadores de carga e descarga, vigias portuarios e demais trabalhadores da orla maritima, ouvido, previamente, o Conselho Nacional de Politica Salarial, de acôrdo com a Lei nº 5.617, de 15 de outubro de 1970;

VII — Fixar os ternos de trabalhadores das categorias de operadores de carga e descarga e vigias portuarios;

VIII — Executar e controlar os atos decorrentes dos acordos firmados pelo Brasil por fôrça de convenções internacionais de transporte e direito maritimo;

IX — Autorizar a venda de embarcações nacionais empregadas na navegação interior, de cabotagem e de longo curso;

X — Autorizar o fretamento de embarcações por emprêsas nacionais de navegação;

XI — Promover a fusão ou a incorporação de emprêsas de navegação, quando necessario à obtenção de economia de escala.

Art. 2º São passiveis de multa:

I — de 100 (cem) a 1.000 (mil) unidades-padrão de capital (artigo 52 da Lei nº 4.380, de 21 de agôsto de 1964), a emprêsa de navegação ou estaleiro que, por si, seus agentes ou prepostos, infringir qualquer dispositivo dêste Decreto-lei ou de resolução do órgão ou entidade da Administração Federal competente;

II de 10 (dez) a 200 (duzentas) unidades-padrão de capital, aquêles que de qualquer forma contribuirem para praticar, encobrir ou dissimular a infração.

Art. 3º As multas que não forem pagas no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data da notificação, serão cobradas mediante executivo fiscal.

Art. 4º O presente Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 30 de dezembro de 1970; 149º da Independência e 82º da República.

EMILIO G. MÉDICI

Mário David Andreazza

João Paulo dos Reis Velloso

DECRETO-LEI Nº 1.143 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1970

Dispõe sôbre a marinha mercante e a construção naval

O Presidente da Republica, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 55, item I, da Constituição, decreta:

Art. 1º Compete à Administração Federal:

I — Conceder e cancelar autorizações para o funcionamento das emprêsas nacionais de navegação interior, de cabotagem e longo curso, organizar o seu cadastro fisico e financeiro e fixar normas para a padronização dos seus registros contabeis;

II — Executar a politica nacional relacionada com a concessão e cancelamento das linhas de navegação interior, de cabotagem e longo curso, e autorizar a realização de viagens extraordinarias para portos nacionais e estrangeiros;

III — Estabelecer as condições para a posse e o exercicio de quaisquer cargos da administração de emprêsas de navegação publicas ou privadas, assim como para o exercicio de quaisquer funções em órgãos consultivos fiscais e semelhantes;

IV — Deliberar sôbre a transferência de recursos, pelas emprêsas de navegação, para investimentos no exterior;

V — Fixar os tetos tarifários para a navegação mercante, interior e de cabotagem, e coordenar a participação das emprêsas nacionais nas conferências internacionais de frete;

Mensagem nº 1.093

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do artigo 61 da Constituição Federal, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado da Indústria do Comércio e do Turismo, da Marinha e dos Transportes, o texto do projeto de lei que "Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências".

Brasília, 18 de outubro de 1995.

CONFERE COM O ORIGINAL

E.M. MICT/MM/MT Nº 005

Brasília, 13 de outubro de 1995.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Temos a honra de submeter à alta consideração de Vossa Excelência o anexo Projeto de Lei, que estipula normas regedoras da ordenação do transporte aquaviário de mercadorias, dando cumprimento ao mandamento constitucional preconizado no artigo 178, com a nova redação dada pelo artigo 1º da Emenda Constitucional nº 7, de 15 de agosto de 1995.

Trata-se de iniciativa da maior significação, no sentido de obter a redução do custo do transporte aquaviário, uma vez que proporcionará substancial aumento da competitividade no setor, sem, contudo, expor a frota nacional a uma concorrência desequilibrada com as empresas estrangeiras. Ao abrir a exploração da navegação marítima e fluvial às embarcações de outros países, a norma proposta as submete às mesmas exigências estabelecidas para as brasileiras, ensejando o direcionamento dos esforços para a busca da eficiência, já que esta, no caso, passará a ser a determinante do sucesso nos empreendimentos do setor.

Na elaboração do mencionado Projeto de Lei, observaram-se, como pontos básicos, objetivos consentâneos com os do Governo de Vossa Excelência, tais como:

a) o ajuste das exigências impostas internamente aos armadores nacionais às condições do mercado internacional;

b) a remoção ou desburocratização de regras que limitam os ajustes operacionais em função de tráfegos específicos, deixando os empresários livres para proverem suas necessidades sem interferência do Governo, tanto na navegação de longo curso, quanto na navegação interior e na de cabotagem;

c) a ampliação da concorrência entre armadores nacionais, dando-lhes melhores condições de resposta rápida às suas necessidades na prestação dos serviços,

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - C
10

d) o aumento do transporte doméstico de cargas por via marítima ou fluvial, buscando melhor equilíbrio entre as diferentes modalidades na matriz brasileira de transporte.

Senhor Presidente, em tudo isto está presente a necessidade de resguardar os interesses nacionais e de não degradar a armação brasileira, fundamental para a dinamização do comércio, tanto interno quanto externo, e, por via de consequência, para o próprio desenvolvimento do País.

Colhemos o ensejo para significar a Vossa Excelência os nossos mais sinceros votos de respeito e consideração.

Respeitosamente,

PRIMEIRA SECRETARIA

RECEBI .U nesta Secretaria

Em 19 / 10 / 95 às 14:00 horas

Assinatura — ponto 4 766

Aviso nº 2.197 - SUPAR/C. Civil.

Brasília, 18 de outubro de 1995.

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho a essa Secretaria Mensagem do Excelentíssimo Senhor Presidente da República relativa a projeto de lei que "Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências".

Atenciosamente,

CLOVIS DE BARROS CARVALHO
Ministro de Estado Chefe da Casa Civil
da Presidência da República

PRIMEIRA SECRETARIA

Em 19 Ao Senhor

Secretário-Geral da Mesa.

Deputado WILSON CAMPOS
Primeiro Secretário

A Sua Excelência o Senhor
Deputado WILSON CAMPOS
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados
BRASÍLIA-DF.

SGM/Nuf.

RELATORIO DE PROPOSIÇOES

Protocolo = 4835

Proposiçao: **PL. 1125/95** Autor: PODER EXECUTIVO
Data Entrada Câmara: 19/10/95
Número Origem: MSC 1093/95 Aviso: 2.197 SUP/CIVIL

Ementa: Dispoe sobre a ordenacao do transporte aquaviario e da outras providencias.

Despacho: As Comissoes: Art. 24,II
Viacao e Transportes
Const. e Justica e de Redacao(Art.54,RI)
NOVO DESPACHO (EM 31/01/96)
Desapense-se do PL. 846/95 (CF art.57,7º). A Comissao Especial (RI art. 34, II e art. 24, II). Publique-se.

Recebi em 01/02/96

Assinatura:_____ Ponto:_____

CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E

Defiro a apensação dos PL.'s nºs 907/95 e 1.125/95 ao PL. nº 846/95, esclarecendo que a proposição mais antiga tem precedência sobre a mais recente, nos termos do art. 143, Inciso II, alínea "b", do RICD. Oficie-se ao Requerente e, após, publique-se.
Em 31/10/95

PRESIDENTE

Of. P-145/95

Brasília, 26 de outubro de 1995

Senhor Presidente,

Em atendimento a dispositivo regimental, solicito a V. Exª proceder à apensação dos **Projetos de Lei nºs 846/95** - da Deputada Socorro Gomes, e **907/95** - do Deputado Laprovita Vieira, ao de nº **1.125/95** - do Poder Executivo, por versarem todos sobre a regulamentação da navegação de cabotagem.

Atenciosamente,

Deputado MOREIRA FRANCO
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Deputado LUÍS EDUARDO
Presidente da Câmara dos Deputados

GER 3.17.23.004-2 - (JUN/95)

SGM/P nº 1262 /95 Brasília, 31 de outubro de 1995.

Senhor Presidente,

Reporto-me ao Ofício nº P-145/95, de 26 de outubro de 1995, dessa Comissão, a propósito do pedido de **apensação dos Projetos de Lei nºs 846/95**, que "Regulamenta o Parágrafo Único do Artigo 178 da Constituição Federal" e **907/95**, que "Regulamenta o Artigo 178 da Constituição Federal e seu Parágrafo Único, no que diz respeito a ordenação do Transporte Aquático" **ao Projeto de Lei nº 1.125/95**, que "Dispõe sobre a ordenação do Transporte Aquaviário e dá outras providências".

Comunico-lhe que, com relação ao assunto, exarei o seguinte despacho:

> "Defiro a apensação dos PL.'s nºs 907/95 e 1.125/95 ao PL. nº 846/95, esclarecendo que a proposição mais antiga tem precedência sobre a mais recente, nos termos do art. 143, inciso II, alínea "b", do RICD. Oficie-se ao Requerente e, após, publique-se".

Colho o ensejo para renovar a Vossa Excelência protestos de alta estima e distinta consideração.

LUÍS EDUARDO
Presidente

À Sua Excelência o Senhor
Deputado **MOREIRA FRANCO**
Presidente da Comissão de Viação e Transportes
N E S T A

RA_OF12 SAM

CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

Ofício nº 403/95

Brasília, 1º de novembro de 1995.

Defiro Audiência à Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público, do PL nº 846/95 (apensado o PL nº 1.125/95), para se manifestar antes da Comissão de Viação e Transportes.
Em 01/12/95.

Presidente

Senhor Presidente

Nos termos dos arts. 141 e 32, XII, do Regimento Interno, solicito a V. Exa. inclusão desta Comissão no despacho ao Projeto de Lei nº ***1.125/95*** *- do Poder Executivo (MSG nº 1.093/95) - que "dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências", conforme requerimento anexo apresentado pelo Deputado José Carlos Aleluia.*

Atenciosamente,

Deputado ***JOSÉ PIMENTEL***
Vice-Presidente no exercício
da Presidência

A Sua Excelência o Senhor
Deputado ***LUÍS EDUARDO***
DD. Presidente da Câmara dos Deputados
N E S T A

GER 3.17.23.004-2 - (JUN/95)

CÂMARA DOS DEPUTADOS

DECISÃO DA PRESIDÊNCIA

Desapense-se o Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, do Projeto de Lei nº 846, de 1995, tendo em vista o disposto no art. 57, §7º, da Constituição Federal.

Reconsidero o despacho de distribuição do Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, do Poder Executivo, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, uma vez que a matéria nele contida tem pertinência com a competência das Comissões de Economia Indústria e Comércio, de Defesa Nacional e de Trabalho, Administração e Serviço Público, além da Comissão de Viação e Transportes.

Assim, determino, nos termos do art. 34, inciso II, do Regimento, a criação de Comissão Especial para emitir parecer conclusivo sobre a matéria (art. 24, II).

Publique-se.

Brasília, 31 de janeiro de 1996.

LUÍS EDUARDO
Presidente

CÂMARA DOS DEPUTADOS

DECISÃO DO PRESIDENTE EM QUESTÃO DE ORDEM LEVANTADA PELA DEPUTADA SOCORRO GOMES NA SESSÃO DO DIA 01/02/96

A Sra. Deputada Socorro Gomes, em Sessão do último dia 1º, levanta questão de ordem acerca da desapensação do Projeto de lei nº 1.125, de 1995, do Poder Executivo, do Projeto de Lei nº 846, de 1995, de autoria de Sua Excelência, ambos dispondo sobre a regulamentação do transporte aquaviário.

Com efeito, o Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, foi inicialmente distribuído por dependência, nos termos regimentais, para ser apensado ao de nº 846, de 1995, por tratarem as proposições de matérias análogas.

Todavia, com o advento da convocação do Congresso Nacional para a presente sessão legislativa extraordinária, tornou-se imperativa a desapensação em virtude da regra contida no art. 57, §7º, da Constituição Federal, que determina que

> *"Na sessão legislativa extraordinária, o Congresso Nacional somente deliberará sobre a matéria para o qual foi convocado."*

A Mensagem do Senhor Presidente da República que determinou o atual período legislativo extraordinário incluiu entre as matérias a serem examinadas o Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, não fazendo constar, no entanto, as demais proposições sobre o mesmo tema.

A Presidência entende, à vista dessas disposições, que a regra regimental que determina a apensação de matérias análogas não tem como prevalecer diante do ditame constitucional que limita os trabalhos do Congresso, no caso de convocação extraordinária, à matéria para qual foi especificamente convocado.

Mantida a apensação, a Câmara teria necessariamente que deliberar sobre projeto não constante da pauta da convocação extraordinária, o que feriria a disposição constitucional mencionada.

Por tais razões, indefiro a questão de ordem formulada.

Sala das Sessões, em 06 de fevereiro de 1996.

LUÍS EDUARDO
Presidente

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES

Memorando nº 31/96

Brasília, 08 de fevereiro de 1996.

Da Diretora da Coordenação de Comissões Permanentes
À Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público

Senhora Secretária

Tendo em vista decisão do Sr. Presidente da Câmara, em anexo, solicito a devolução do Projeto de Lei nº 1.125/95, apensado ao Projeto de Lei nº 846/95.

Atenciosamente,

MARIA INÊS DE BESSA LINS
- Diretora -

CÂMARA DOS DEPUTADOS

E R R A T A

(Republica-se em virtude de novo despacho do Sr. Presidente:)

ONDE SE LÊ:

PROJETO DE LEI Nº 1.125, DE 1995
(DO PODER EXECUTIVO)
MENSAGEM Nº 1.093/95

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.
(ÁS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

LEIA-SE:

PROJETO DE LEI Nº 1.125, DE 1995
(DO PODER EXECUTIVO)
MENSAGEM Nº 1.093/95

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.
(À COMISSÃO ESPECIAL (RI ART. 34, II E ART. 24, II)

CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO
(da Deputada Socorro Gomes)

Defiro a apensação do PL. nº 846/95 ao PL. nº 1.125/95, para que ambos sejam apreciados pela Comissão Especial constituída para dar parecer ao segundo. Oficie-se à Requerente e, após, publique-se.
Em 13 / 03 / 96
PRESIDENTE

Senhor Presidente,

Em virtude da regra contida no art. 57, § 7º, da Constituição Federal, que determina que na Sessão Legislativa Extraordinária, o Congresso Nacional somente deliberará sobre a matéria para o qual foi convocado, houve a desapensação do Projeto-de-Lei nº. 1.125, de 1995, do Poder Executivo, do Projeto-de-Lei nº 846, de 1995, de minha autoria, ambos dispondo sobre a regulamentação do transporte aquaviário.

Agora, em Sessão Ordinária, Requeiro a Vossa Excelência, com base nos artigos 142 e 143 do Regimento Interno, a tramitação conjunta dos referidos projetos acima citados e que regulamenta o Artigo 178 da Constituição Federal, considerando que as matérias ora em tramitação são análogas.

Sala das Sessões, em 28 / 02 / 96.

Socorro Gomes
Deputada Federal

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
23

Plenário 442
28/2196
DD Folhas 5610

SGM/P nº 194 Brasilia, 23 de fevereiro de 1996.

Senhora Deputada,

Em atenção ao Requerimento de sua autoria, datado de 28 de fevereiro de 1996, a propósito do pedido de tramitação conjunta dos Projetos de Lei nºs 1.125, de 1995, que "dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências", ao Projeto de Lei nº 846, de 1995, que "regulamenta o parágrafo único do artigo 178 da Constituição Federal", comunico a Vossa Excelência que determinei a apensação do segundo ao primeiro, tendo em vista haver sido instalada Comissão Especial destinada a proferir parecer sobre o Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, em 31 de janeiro do corrente ano.

Colho o ensejo para renovar a Vossa Excelência protestos de elevado apreço e distinta consideração.

LUÍS EDUARDO
Presidente

A Sua Senhoria a Senhora
Deputada **SOCORRO GOMES**
Anexo IV, Gabinete 404
N E S T A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 001 / 96

PROJETO DE LEI Nº 846 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] ADITIVA [X] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PUBLICO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO ZAIRE REZENDE	PMDB	MG	1 / 1

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Emenda ao Art. 4º do PL 1.125/95 (apensado ao PL 846/95)

Emenda Modificativa

Art. 4º - Nas embarcações de bandeira brasileira serão obrigatoriamente brasileiros o comandante, chefe de máquinas e pelo menos dois terços dos demais tripulantes.

Justificativa

Possibilita o desenvolvimento e ascensão hierárquica do maritimo nacional, manutenção de mão-de-obra nacional, qualificada, controle operacional das embarcações mercantes de bandeira nacional, preservação de postos de trabalho para marítimos brasileiros, equidade de princípio no que concerne a nacionalidade dos tripulantes com as demais nações possuidoras de frota própria, e não estimular a imigração de tripulantes estrangeiros, estão os motivos geradores da presente emenda.

INSTRUÇÕES NO VERSO

17 / 01 / 95
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 002 / 96

PROJETO DE LEI Nº 846 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] ADITIVA [X] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PUBLICO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO ZAIRE REZENDE	PMDB	MG	1 / 1

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Emenda ao Art. 10º do PL 1.125/95 (apensado ao PL 846/95)

Emenda Modificativa

Art. 10º - Independe de autorização o afretamento de embarcação de bandeira brasileira para a navegação de longo curso, cabotagem, interior e de apoio.

Justificativa

Possibilitar o afretamento de embarcações estrangeiras implica em remeter divisas para o exterior. Permitir que tais afretamentos sejam realizados sem autorização de órgão competente é possibilitar afretamentos com preços artificialmente majorados objetivando remessa de dinheiro à margem da lei, viabilizando a utilização desta atividade, entre outros fins, para a lavagem de dinheiro obtido ilegalmente.

Desta forma o acompanhamento dos valores pactuados no contrato de afretamento faz-se indispensável para que os mesmos estejam dentro da realidade de mercado.

INSTRUÇÕES NO VERSO

17 / 01 / 95
DATA

PARLAMENTAR
ASSINATURA

03/95

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.125, DE 1995
(DO PODER EXECUTIVO)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA

Dê-se ao art. 12 do Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, a seguinte redação:

"Art. 12 As infrações a esta Lei serão passíveis das seguintes sanções:

I - multa, no valor de 10,00 (dez reais) por tonelada de arqueação bruta da embarcação infratora;

II - suspensão da autorização para operar, por prazo de até seis meses."

JUSTIFICATIVA

A tipificação das sanções procura eliminar fonte de conflito de competências entre os Poderes Legislativo e Judiciário. O valor pecuniário aplica-se sobre a tonelagem bruta de arqueação da embarcação infratora por atingi-la em qualquer caso, independentemente do volume do frete que tenha transportado, que esteja transportando ou que venha a transportar.

A previsão da pena de suspensão visa conferir flexibilidade ao executante da Lei.

Sala das Comissões, 18 de Janeiro de 1996

Deputado ARNALDO MADEIRA

GER 3.17.23.004-2 - (JUN/95)

04/95

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.125, DE 1995
(DO PODER EXECUTIVO)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA

Dê-se ao art. 4º do Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, a seguinte redação:

"Art. 4º Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante, o Chefe de Máquinas e uma parcela da tripulação a ser estabelecida pelo Poder Executivo."

JUSTIFICATIVA

A inclusão da expressão "e uma parcela da tripulação a ser estabelecida pelo Poder Executivo" visa introduzir mecanismo que possibilite privilegiar os marítimos brasileiros em épocas de eventual excesso de mão-de-obra especializada no mercado mundial.

Sala das Comissões, 18 de Janeiro de 1996

Deputado ARNALDO MADEIRA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

05 / 96

PROJETO DE LEI Nº

846 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] ADITIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇAO E SERVIÇO PUBLICO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES	PTB	MG	01 /

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrecente-se ao Artigo 4º do Projeto de Lei nº 846/95, o seguinte parágrafo.

§ ÚNICO

Na navegação portuária,aquela realizada em áreas portuárias nacional e adjacências, em apoio a embarcações e às atividade nos portos e terminais, não será permitido o uso de embarcações estrangeiras, mesmo na condição de afretados por armador nacional.

JUSTIFICAÇAO

A navegação portuária, que é aquela realizada, principalmente, no interior dos portos brasileiros, é uma navegação estratégica,compondo a segurança nacional e por esta razão não pode ser operada por embarcações estrangeiras.

Caso isto ocorressse, águas e caminhos de segurança nacional,como por exemplo, o acesso a Usinas Nucleares, a paiois de munição da Marinha e outras instalações estratégicas, passariam a ser do conhecimento indiscriminado dos estrangeiros.

Aliás, esta é a razão que os países, inclusive o Brasil, só permite que seres nacionais exerçam a profissão de práticos.

Um outro aspecto a ser considerado é que não há, nem nunca houve no Brasil, carência de rebocadores, barcas d'água, etc. para atender ao apoio logístico das embarcações que frequentam nossos portos e às necessidades de apoio das instalações portuárias.

INSTRUÇÕES NO VERSO

18 / 01 / 1996
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

006 / 96

PROJETO DE LEI Nº

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE _____
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇAO E SERVIÇO PUBLICO

AUTOR

DEPUTADO	PARTIDO	UF	PÁGINA
PHILEMON RODRIGUES	PTB	MG	01 /

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

Suprima-se do inciso I do Art. 1º a expressão " aos armadores" e acrescente-se "às empresas brasileiras de navegação", passando a ter a seguinte redação:

"às empresas brasileiras de navegação e embarcações brasileiras".

JUSTIFICATIVA

Objetiva a presente, ajustar os interesses nacionais ao novo texto constitucional em vigor.

INSTRUÇÕES NO VERSO

18/01/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

007 / 96

PROJETO DE LEI Nº

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] ADITIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇAO E SERVIÇO PUBLICO

AUTOR

DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES | **PARTIDO** PTB | **UF** MG | **PÁGINA** 01 /

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

Suprima-se do inciso II do Art. 1º a expressão "armadores brasileiros" e acrescente-se"empresas brasileiras de navegação", passando a ter a seguinte redação:

"as embarcações estrangeiras afretadas por empresas brasileiras de navegação".

JUSTIFICATIVA

Objetiva a presente, ajustar os interesses nacionais ao novo texto constitucional em vigor.

INSTRUÇÕES NO VERSO

18/01/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

008/96

PROJETO DE LEI Nº

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] ADITIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇAO E SERVIÇO PUBLICO

AUTOR

DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES | **PARTIDO** PTB | **UF** MG | **PÁGINA** 01 /

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

Suprima-se o inciso IV do art.2º e acrescente-se novo inciso com a mesma numeração, passando a ter a seguinte redação:

"empresa brasileira de navegação: a constituída segundo as leis em vigor e proprietária de embarcação de bandeira brasileira e autorizada a funcionar pelo orgão competente".

JUSTIFICATIVA

Objetiva a presente, ajustar os interesses nacionais ao novo texto constitucional em vigor.

INSTRUÇÕES NO VERSO

18/01/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 009/96

PROJETO DE LEI Nº 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE _____
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇAO E SERVIÇO PUBLICO

AUTOR

DEPUTADO	PARTIDO	UF	PÁGINA
PHILEMON RODRIGUES	PTB	MG	01 /

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

Acrescente-se ao Art. 2º, inciso após o de número VI, com a seguinte redação e renumerem-se os subsequentes:

"Navegação Portuária: a realizada, exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento de embarcações e instalações portuárias".

JUSTIFICATIVA

Objetiva a presente, ajustar os interesses nacionais ao novo texto constitucional em vigor.

INSTRUÇÕES NO VERSO

18/01/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

010/96

PROJETO DE LEI Nº

1.125/ 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] ADITIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇAO E SERVIÇO PUBLICO

AUTOR

DEPUTADO	PARTIDO	UF	PÁGINA
PHILEMON RODRIGUES	PTB	MG	01 /

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

Suprima-se no inciso VII do Art. 2º a expressão "litoral e acrescente-se a expressão "território", passnado a ter a seguinte redação:

"navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro".

JUSTIFICATIVA

Objetiva a presente, ajustar os interesses nacionais ao novo texto contitucional em vigor.

INSTRUÇÕES NO VERSO

18/01/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 011/96

PROJETO DE LEI Nº 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE _____
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇAO E SERVIÇO PUBLICO

AUTOR

DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES | **PARTIDO** PTB | **UF** MG | **PÁGINA** 01 /

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

Acrescente-se ao Art. 2º, inciso após o de número VII, com a seguinte redação e enumerem-se os subsequentes:

"navegação de grande cabotagem a realizada entre portos ou pontos do litoral leste da América do Sul e entre países do Mercosul.

JUSTIFICATIVA

Objetiva a presente, ajustar os interesses nacionais ao novo texto contitucional em vigor.

INSTRUÇÕES NO VERSO

18/01/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 012/96

PROJETO DE LEI Nº 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇAO E SERVIÇO PUBLICO

AUTOR

DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES | **PARTIDO** PTB | **UF** MG | **PÁGINA** 01 /

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

Suprima-se o inciso X do art. 2º e acrecente-se novo inciso com a mesma numeração passando a ter a seguinte redação:

"navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros.

JUSTIFICATIVA

Objetiva a presente, ajustar os interesses nacionais ao novo texto constitucional em vigor.

INSTRUÇÕES NO VERSO

18/01/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

013/96

PROJETO DE LEI Nº

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] ADITIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇAO E SERVIÇO PUBLICO

AUTOR

DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES | PARTIDO PTB | UF MG | PÁGINA 01 /

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

Acrescenta-se ao inciso I do Art. 3º a expressão "de navegação", passando a ter a seguinte redação:

"inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de Propriedade de pessoa Física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira de navegação.

JUSTIFICATIVA

Objetiva a presente, ajustar os interesses nacionais ao novo texto constitucional em vigor.

INSTRUÇÕES NO VERSO

18/01/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 014/96

PROJETO DE LEI Nº 1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] ADJUTIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇAO E SERVIÇO PUBLICO

AUTOR

DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES | **PARTIDO** PTB | **UF** MG | **PÁGINA** 01 /

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

Suprima-se o inciso II do Art. 3º.

JUSTIFICATIVA

Objetiva a presente, ajustar os interesses nacionais ao novo texto constitucional em vigor.

INSTRUÇÕES NO VERSO

18/01/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 015/96

PROJETO DE LEI Nº 1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇAO E SERVIÇO PUBLICO

AUTOR

DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES | **PARTIDO** PTB | **UF** MG | **PÁGINA** 01 /

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

Suprima-se no Art. 7º a expressão "armadores brasileiros"e acrescente-se as expressões "grande cabotagem e "empresas brasileiras de navegação",passando a ter a seguinte redação:

"As embarcações estrangeiras poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem, grande cabotagem e na navegação interior de percurso nacional, bem como na navegação de apoio, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos artigos 9º e 10 desta Lei".

JUSTIFICATIVA

Objetiva a presente, ajustar os interesses nacionais ao novo texto constitucional em vigor.

INSTRUÇÕES NO VERSO

18/01/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 016/96

PROJETO DE LEI Nº 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] ADITIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇAO E SERVIÇO PUBLICO

AUTOR

DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES | **PARTIDO** PTB | **UF** MG | **PÁGINA** 01 /

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

Suprima-se no Art. 8º a expressão "o armador brasileiro" e acrescente-se a expressão "a empresa brasileira de navegação", passando a ter a seguinte redação:

"A empresa brasileira de navegação poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu".

JUSTIFIATIA

Objetiva a presente, ajustar os interesses nacionais ao novo texto constitucional em vigor.

INSTRUÇÕES NO VERSO

18/01/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 017/96

PROJETO DE LEI Nº 1.125/ 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇAO E SERVIÇO PUBLICO

AUTOR

DEPUTADO	PARTIDO	UF	PÁGINA
PHILEMON RODRIGUES	PTB	MG	01 /

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

Suprima-se no "caput" do Art. 9º as expressões "e" e "ou na"
e acrescente-se as expressões "e a casco nu" e "grande cabotagem", passando a ter a seguinte redação.

"O afretamento de embarcação estrangeira por viagem, por tempo e a casco nu, para operar no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem, grande cabotagem, interior de percurso nacional, bem como na navegação de apoio depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:".

JUSTIFICATIVA

Objetiva a presente, ajustar os interesses nacionais ao novo texto constitucional em vigor.

INSTRUÇÕES NO VERSO

18/01/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 018/96

PROJETO DE LEI Nº 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] ADJUTIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇAO E SERVIÇO PUBLICO

AUTOR

DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES | **PARTIDO** PTB | **UF** MG | **PÁGINA** 01 /

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

Suprima-se no inciso I do Art. 9º a Expressão "ou indisponibilidade", passando a ter a seguinte redação:

"inexistência de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendidos"

JUSTIFICATIVA

Objetiva a presente, ajustar os interesses nacionais ao novo texto constitucional em vigor.

INSTRUÇÕES NO VERSO

18/01/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 019/96

PROJETO DE LEI Nº 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] ADJUNTIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇAO E SERVIÇO PUBLICO

AUTOR

DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES | **PARTIDO** PTB | **UF** MG | **PÁGINA** 01 /

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

Acrescente-se ao incio II do Art. 10º a expressões "grande cabotagem" e "portuária", passando a ter a seguinte redação:

"de bandeira brasileira para a navegação de cabotagem, grande cabotagem, interior, de apoio e portuário.

JUSTIFICATIVA

Objetiva a presente, ajustar os interesses nacionais ao novo texto constitucional em vigor.

PARLAMENTAR

18/01/96
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 020196

PROJETO DE LEI Nº 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇAO E SERVIÇO PUBLICO

AUTOR

DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES | **PARTIDO** PTB | **UF** MG | **PÁGINA** 01 /

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

Suprima-se o inciso III do Art. 10º

JUSTIFICATIVA

Objetiva a presente, ajustar os interesses nacionais ao novo texto constitucional em vigor.

18/01/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

021/96

PROJETO DE LEI Nº

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇAO E SERVIÇO PUBLICO

AUTOR

DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES | **PARTIDO** PTB | **UF** MG | **PÁGINA** 01 /

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

Suprima-se do "caput" do art. 11 a expressão "operadas por armadores brasileiros, que se destinarem a navegação de longo curso e interior de percurso internacional". passando a ter a seguinte redação:

"Fica instituído o Registro Especial Brasileiro, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras".

JUSTIFICATIVA

Objetiva a presente, ajustar os interesses nacionais ao novo texto constitucional em vigor.

INSTRUÇÕES NO VERSO

18/01/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 022/96

PROJETO DE LEI Nº 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] ADITIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇAO E SERVIÇO PUBLICO

AUTOR

DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES | **PARTIDO** PTB | **UF** MG | **PÁGINA** 01 /

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

Substitua-se o texto do Art. 15 pela seguinte expressão:

Revogam-se as disposições em contrário".

JUSTIFICATIVA

Objetiva a presente, ajustar os interesses nacionais ao novo texto constitucional em vigor.

INSTRUÇÕES NO VERSO

DATA / /

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 846/95

Nos termos do art. 119, **caput**, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 11/01/96, por cinco sessões. Esgotado o prazo, foram recebidas 22 (vinte e duas) emendas ao Projeto.

Sala da Comissão, em 19 de janeiro de 1996.

Talita Yeda de Almeida
p/ Secretária

DECISÃO DA PRESIDÊNCIA

Encontram-se em tramitação na Casa os **Projetos de Lei nºs 846/95**, da Deputada Socorro Gomes, que *regulamenta o parágrafo único do artigo 178 da Constituição Federal;* **907/95**, do Deputado Laprovita Vieira, que *regulamenta o artigo 178 e seu parágrafo único, no que diz respeito à ordenação do transporte aquaviário;* **1.125/95**, do Poder Executivo, que *dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências;* **1.302/95**, do Deputado Miro Teixeira, que *regulamenta o transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e interior de que trata o artigo 178 da Constituição Federal;* e **1.392/95**, do Deputado José Santana Vasconcellos, que *regulamenta o artigo 178 da Constituição Federal, no que diz respeito ao transporte aquaviário.*

Em virtude de decisão desta Presidência, datada de 31 de janeiro de 1996, quando o Congresso Nacional estava reunido em convocação extraordinária, o Projeto de Lei nº 1.125/95 foi desapensado do Projeto de Lei nº 846/95, tendo em vista o disposto no artigo 57, § 7º, da Constituição Federal. Na mesma oportunidade, foi constituída Comissão Especial para emitir parecer conclusivo sobre a matéria, nos termos do artigo 34, inciso II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Finda a convocação extraordinária, a Deputada Socorro Gomes requereu à Presidência a tramitação conjunta dos Projetos de Lei nºs 1.125/95 e 846/95, haja vista não mais prevalecer, na sessão legislativa ordinária, a regra prevista no artigo 57, § 7º, da Constituição Federal. Foi deferida a solicitação, e ambos os Projetos passaram a ser examinados pela Comissão Especial criada.

Observa-se, no entanto, que a apensação solicitada foi deferida, dando-se precedência ao Projeto de Lei nº 1.125/95, já que a Comissão Especial foi constituída para emitir parecer sobre ele. Dessa forma, o Projeto de Lei nº 846/95, que outrora fora o principal, passara a ser o apensado e encaminhado ao exame daquele Órgão Técnico. Revendo essa apensação, verifica-se que ela contrariou o dispositivo regimental pertinente, que determina a precedência das proposições mais antigas (art. 143, II, "b").

Nesse sentido, revejo o despacho que determinou a apensação do Projeto de Lei nº 846/95 ao Projeto de Lei nº 1.125/95, para inverter a ordem, passando a ser o principal o Projeto de Lei nº 846/95, tendo em vista ser a proposição mais antiga e ter a precedência regimental. Esclareço, ainda, que a Comissão Especial permanece com o mesmo objetivo dantes configurado, qual seja o de apreciar os Projetos de Lei nºs 846/95, 1.125/95, 907/95, 1.302/95 e 1.392/95, encabeçando a apreciação o Projeto de Lei nº 846/95.

Publique-se.

Em 23/05/96.

LUÍS EDUARDO
Presidente

ATO DA PRESIDÊNCIA

O Presidente da Câmara dos Deputados, no uso de suas atribuições e tendo em vista o disposto no inciso II, do artigo 34 do Regimento Interno,

DECIDE

alterar o Ato que constituiu a Comissão Especial destinada a apreciar e dar parecer sobre o Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, do Poder Executivo, que "dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências", para determinar que a Comissão Especial em apreço passará, doravante, a apreciar e dar parecer sobre o Projeto de Lei nº 846, de 1995, da Senhora Deputada Socorro Gomes, que "regulamenta o parágrafo único do artigo 178 da Constituição Federal" e a seus apensados, conforme decisão desta Presidência, de 23.05.96.

Brasília, 28 de maio de 1996

LUÍS EDUARDO
Presidente

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 846-A, DE 1995

(DA SRA. SOCORRO GOMES)

Regulamenta o parágrafo único do artigo 178 da Constituição Federal. Pendente de parecer da Comissão Especial.

(PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995, TENDO APENSADOS OS DE Nºs. 1.125/95, 907/95, 1.302/95 e 1.392/95)

GER 3.21.01.007-8 (DEZ./94)

OK

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E DAR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995, DA SENHORA DEPUTADA SOCORRO GOMES, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO S. (TRANSPORTE AQUAVIÁRIO)

Arquive-se.

Of. nº 26/96 - PF **ia, 04 de julho de 1996**

Em 23/08/96 Presidente

Presidente

Senhor Presidente,

Em razão do disposto no art. 57, § 7º da Constituição Federal, que prevê a deliberação pelo Congresso Nacional somente de matéria incluída na pauta da convocação da sessão legislativa extraordinária, solicito a Vossa Excelência a desapensação do Projeto de Lei nº 1.125/95, do Poder Executivo, (Mensagem nº 1.093/95), do Projeto de Lei nº 846/95, da Deputada Socorro Gomes, ambos dispondo sobre a regulamentação do transporte aquaviário.

Por oportuno, sugiro a Vossa Excelência a alteração do Ato que constituiu a Comissão Especial para apreciar os projetos em tela, excetuando-se do referido Ato o PL de nº 846/95.

Atenciosamente,

Deputado ALBERTO SILVA
Presidente

Excelentíssimo Senhor
Deputado LUÍS EDUARDO
Presidente da Câmara

Lote: 74 Caixa: 53

PL Nº 1125/1995

52

CHANCELARIA - GERAL DA

Origem: Presid CE Nº 2125

Data: 04/07/96 Hora: 11h

Ass: Ponto: 5610

ATO DA PRESIDÊNCIA

O Presidente da Câmara dos Deputados, no uso de suas atribuições e tendo em vista o disposto no inciso II, do artigo 34 do Regimento Interno,

DECIDE

alterar o Ato que constituiu a Comissão Especial destinada a apreciar e dar parecer sobre o Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, do Poder Executivo, que "dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências", para determinar que a Comissão Especial em apreço passará, doravante, a apreciar e dar parecer sobre o Projeto de Lei nº 846, de 1995, da Senhora Deputada Socorro Gomes, que "regulamenta o parágrafo único do artigo 178 da Constituição Federal" e a seus apensados, conforme decisão desta Presidência, de 23.05.96.

Brasília, 28 de maio de 1996

LUÍS EDUARDO
Presidente

ATO DA PRESIDÊNCIA

O Presidente da Câmara dos Deputados, no uso de suas atribuições, decide, nos termos do artigo 34, inciso II, do Regimento Interno, constituir Comissão Especial destinada a apreciar e proferir parecer sobre o Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, do Poder Executivo, que "dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências", e

R E S O L V E:

I - designar para compô-la, na forma indicada pelas Lideranças, os Deputados constantes da relação anexa;

II - convocar os membros ora designados para a reunião de instalação e eleição de seus Presidente e Vice-Presidentes a realizar-se no dia 07.05.96 , 3ª feira, às 14h30min , no Plenário nº 12 Anexo II.

Brasília, 06 de maio de 1996

LUÍS EDUARDO
Presidente

Comissão Especial destinada a apreciar e proferir parecer sobre o Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, do Poder Executivo, que "dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências"

Bloco Parlamentar PFL/PTB (7)

Titulares: Chico da Princesa, José Carlos Aleluia, José Carlos Coutinho, José Carlos Vieira, Lael Varella, Philemon Rodrigues e Sérgio Barcellos

Suplentes: Eliseu Moura, Hugo Lagranha, João Iensen, Magno Bacelar, Mauro Fecury, Mauro Lopes e Rubem Medina

Bloco Parlamentar PMDB/PSD/PSL/PSC (6)

Titulares: Alberto Silva, Genésio Bernardino, João Thomé Mestrinho, José Pinotti, Noel de Oliveira e Paulo Titan

Suplentes: Antônio Brasil, Oscar Andrade, Zaire Rezende, 3 vagas

Bloco Parlamentar PPB/PL (6)

Titulares: Benedito Guimarães, Fausto Martello, Fetter Júnior, Jair Bolsonaro, Pauderney Avelino e José Egydio

Suplentes: Cunha Lima, João Pizzolatti, Laprovita Vieira, Ushitaro Kamia, Eujácio Simões, 1 vaga

PSDB (5)

Titulares: Eduardo Mascarenhas, Leônidas Cristino, Márcio Fortes, Mário Negromonte e Yeda Crusius

Suplentes: Jorge Anders, Koyu Iha, Luiz Carlos Hauly, Roberto Rocha, 1 vaga

PT (3)

Titular: Carlos Santana, João Coser e Telma de Souza

Suplente:

PDT

Titular: Miro Teixeira

Suplente: José Maurício

PSB

Titular: Gervásio Oliveira

Suplente: Pedro Valadares

PC DO B

Titular: Socorro Gomes

Suplente: Jandira Feghali

CCT

ATO DA PRESIDÊNCIA

O Presidente da Câmara dos Deputados, no uso de suas atribuições, decide, nos termos do artigo 34, inciso II, do Regimento Interno, constituir Comissão Especial destinada a apreciar e proferir parecer sobre o Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, do Poder Executivo, que "dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências", e

R E S O L V E:

I - designar para compô-la, na forma indicada pelas Lideranças, os Deputados constantes da relação anexa;

II - convocar os membros ora designados para a reunião de instalação e eleição de seus Presidente e Vice-Presidentes a realizar-se no dia 07.05.96 , 3ª feira, às 14h30min , no Plenário nº 12 Anexo II.

Brasília, 06 de maio de 1996

LUÍS EDUARDO
Presidente

Recebido na missão special
6 de maio de 1996

Comissão Especial destinada a apreciar e proferir parecer sobre o Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, do Poder Executivo, que "dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências"

Bloco Parlamentar PFL/PTB (7)

Titulares: Chico da Princesa, José Carlos Aleluia, José Carlos Coutinho, José Carlos Vieira, Lael Varella, Philemon Rodrigues e Sérgio Barcellos

Suplentes: Eliseu Moura, Hugo Lagranha, João Iensen, Magno Bacelar, Mauro Fecury, Mauro Lopes e Rubem Medina

Bloco Parlamentar PMDB/PSD/PSL/PSC (6)

Titulares: Alberto Silva, Genésio Bernardino, João Thomé Mestrinho, José Pinotti, Noel de Oliveira e Paulo Titan

Suplentes: Antônio Brasil, Oscar Andrade, Zaire Rezende, 3 vagas

Bloco Parlamentar PPB/PL (6)

Titulares: Benedito Guimarães, Fausto Martello, Fetter Júnior, Jair Bolsonaro, Pauderney Avelino e José Egydio

Suplentes: Cunha Lima, João Pizzolatti, Laprovita Vieira, Ushitaro Kamia, Eujácio Simões, 1 vaga

PSDB (5)

Titulares: Eduardo Mascarenhas, Leônidas Cristino, Márcio Fortes, Mário Negromonte e Yeda Crusius

Suplentes: Jorge Anders, Koyu Iha, Luiz Carlos Hauly, Roberto Rocha, 1 vaga

PT (3)

Titular: Carlos Santana, João Coser e Telma de Souza

Suplente:

PDT

Titular: Miro Teixeira

Suplente: José Maurício

PSB

Titular: Gervásio Oliveira

Suplente: Pedro Valadares

PC DO B

Titular: Socorro Gomes

Suplente: Jandira Feghali

Recebido na Comissão especial
6 de maio de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E DAR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995, DA SENHORA DEPUTADA SOCORRO GOMES, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL" E A SEUS APENSADOS.

EMENDAS APRESENTADAS AO PL Nº 1.125/95	
ÍNDICE DE AUTOR	
001	EDUARDO MASCARENHAS/MÁRCIO FORTES
002	EDUARDO MASCARENHAS/MÁRCIO FORTES
003	EDUARDO MASCARENHAS/MÁRCIO FORTES
004	EDUARDO MASCARENHAS/MÁRCIO FORTES
005	EDUARDO MASCARENHAS/MÁRCIO FORTES
006	EDUARDO MASCARENHAS/MÁRCIO FORTES
007	EDUARDO MASCARENHAS/MÁRCIO FORTES
008	EDUARDO MASCARENHAS/MÁRCIO FORTES
009	EDUARDO MASCARENHAS/MÁRCIO FORTES
010	EDUARDO MASCARENHAS/MÁRCIO FORTES
011	EDUARDO MASCARENHAS/MÁRCIO FORTES
012	EDUARDO MASCARENHAS/MÁRCIO FORTES
013	EDUARDO MASCARENHAS/MÁRCIO FORTES
014	EDUARDO MASCARENHAS/MÁRCIO FORTES
015	SÉRGIO BARCELLOS
016	SÉRGIO BARCELLOS
017	SÉRGIO BARCELLOS
018	SÉRGIO BARCELLOS
019	SÉRGIO BARCELLOS
020	SÉRGIO BARCELLOS
021	SÉRGIO BARCELLOS
022	JANDIRA FEGHALI
024	SOCORRO GOMES
025	SOCORRO GOMES
026	SOCORRO GOMES
027	SOCORRO GOMES
028	SOCORRO GOMES
029	SOCORRO GOMES
030	SOCORRO GOMES
031	SOCORRO GOMES

emendas

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E DAR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995, DA SENHORA DEPUTADA SOCORRO GOMES, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL" E A SEUS APENSADOS.

EMENDAS APRESENTADAS AO PL Nº 1.125/95	
ÍNDICE DE AUTOR	
032	SOCORRO GOMES
033	SOCORRO GOMES
034	SOCORRO GOMES
035	SOCORRO GOMES
036	CARLOS SANTANA
037	CARLOS SANTANA
038	CARLOS SANTANA
039	CARLOS SANTANA
040	CARLOS SANTANA
041	CARLOS SANTANA
042	CARLOS SANTANA
043	CARLOS SANTANA
044	JAIR BOLSONARO
045	JAIR BOLSONARO
046	JAIR BOLSONARO
047	JAIR BOLSONARO
048	JAIR BOLSONARO
049	JAIR BOLSONARO
050	JAIR BOLSONARO
051	JAIR BOLSONARO
052	JAIR BOLSONARO
053	JOSÉ CARLOS VIEIRA
054	TELMA DE SOUZA
055	GERVÁSIO OLIVEIRA
056	GERVÁSIO OLIVEIRA
057	GERVÁSIO OLIVEIRA
058	GERVÁSIO OLIVEIRA
059	GERVÁSIO OLIVEIRA
060	GERVÁSIO OLIVEIRA
061	TELMA DE SOUZA

emendas

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E DAR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995, DA SENHORA DEPUTADA SOCORRO GOMES, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL" E A SEUS APENSADOS.

EMENDAS APRESENTADAS AO PL Nº 1.125/95	
ÍNDICE DE AUTOR	
062	RUBEM MEDINA
063	RUBEM MEDINA
064	RUBEM MEDINA
065	RUBEM MEDINA
066	EDUARDO MASCARENHAS
067	EDUARDO MASCARENHAS
068	JOÃO COSER
069	JOÃO COSER
070	JOÃO COSER
071	JOÃO COSER
072	JOÃO COSER
073	JOÃO COSER
074	JOÃO COSER
075	JOÃO COSER
076	JOÃO COSER
077	JOÃO COSER
078	JOÃO COSER
079	JOÃO COSER
080	JOÃO COSER
081	CARLOS SANTANA
082	MARCELO BARBIERI
083	YEDA CRUSIUS
084	YEDA CRUSIUS
085	YEDA CRUSIUS
086	YEDA CRUSIUS
087	YEDA CRUSIUS
088	YEDA CRUSIUS
089	YEDA CRUSIUS
090	YEDA CRUSIUS
091	YEDA CRUSIUS

emendas

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E DAR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995, DA SENHORA DEPUTADA SOCORRO GOMES, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL" E A SEUS APENSADOS.

EMENDAS APRESENTADAS AO PL Nº 1.125/95	
ÍNDICE DE AUTOR	
092	YEDA CRUSIUS
093	YEDA CRUSIUS
094	YEDA CRUSIUS
095	YEDA CRUSIUS
096	ROBERTO CAMPOS
097	ROBERTO CAMPOS
098	ROBERTO CAMPOS
099	PHILEMON RODRIGUES
102	PHILEMON RODRIGUES
103	PHILEMON RODRIGUES
104	PHILEMON RODRIGUES
106	PHILEMON RODRIGUES
107	PHILEMON RODRIGUES
108	PHILEMON RODRIGUES
109	PHILEMON RODRIGUES
110	PHILEMON RODRIGUES
111	PHILEMON RODRIGUES
112	PHILEMON RODRIGUES
113	PHILEMON RODRIGUES
114	PHILEMON RODRIGUES
115	PHILEMON RODRIGUES
116	MÁRIO NEGROMONTE
117	MÁRIO NEGROMONTE
118	MÁRIO NEGROMONTE
119	MÁRIO NEGROMONTE
120	MÁRIO NEGROMONTE
121	YEDA CRUSIUS
122	ELTON ROHNELT
123	ELTON ROHNELT
124	ELTON ROHNELT

emendas

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E DAR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995, DA SENHORA DEPUTADA SOCORRO GOMES, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL" E A SEUS APENSADOS.

EMENDAS APRESENTADAS AO PL Nº 1.125/95	
ÍNDICE DE AUTOR	
125	ELTON ROHNELT
126	ELTON ROHNELT
127	ELTON ROHNELT
128	AYRTON XEREZ
129	AYRTON XEREZ
130	AYRTON XEREZ
131	AYRTON XEREZ
132	AYRTON XEREZ
133	AYRTON XEREZ
134	JANDIRA FEGHALI
135	SOCORRO GOMES
136	MOREIRA FRANCO
137	MOREIRA FRANCO
138	MOREIRA FRANCO
139	MOREIRA FRANCO
140	MOREIRA FRANCO
141	MOREIRA FRANCO
142	MOREIRA FRANCO
143	MOREIRA FRANCO
144	MOREIRA FRANCO
145	MOREIRA FRANCO
146	MOREIRA FRANCO
147	MOREIRA FRANCO
148	MOREIRA FRANCO
149	MOREIRA FRANCO
150	MOREIRA FRANCO

emendas

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E DAR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995, DA SENHORA DEPUTADA SOCORRO GOMES, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL" E A SEUS APENSADOS.

EMENDAS APRESENTADAS AO PL Nº 846/95	
ÍNDICE DE AUTOR	
023	JANDIRA FEGHALI
100	PHILEMON RODRIGUES
101	PHILEMON RODRIGUES
105	PHILEMON RODRIGUES

emendas

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 001-CE/96

PROPOSIÇÃO

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL - PL 1.125/95 - TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADOS EDUARDO MASCARENHAS E MÁRCIO FORTES	PSDB	RJ	01 / 01

INSTRUÇÕES NO VERSO

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

Artigo 15 - CANCELAR

JUSTIFICATIVA:

Pelo princípio da reciprocidade, explicitado na redação do novo artigo 178 da Constituição Federal, não se pode revogar os Decretos Leis 666 e 678/69 sem que os parceiros comerciais do Brasil, notadamente Estados Unidos e Comunidade Européia, façam o mesmo.

O Brasil ficará em situação de inferioridade para, inclusive, negociar a revogação dos mecanismos semelhantes existentes nestes países.

É importante ressaltar a posição da Organização Mundial do Comércio - OMC, de que os países mantenham inalterada sua legislação sobre cargas preferenciais, até que as negociações sejam completadas pela Organização.

Fazer a revogação unilateral, sem negociar a reciprocidade é absolutamente extemporâneo e só beneficiará as multinacionais de transportes.

Já no que se refere à revogação do DL 1143/70, como proposto no artigo, parece-nos, uma vez que sua simples revogação, sem que haja sua substituição concomitante, por outro instrumento legal, de mesma hierarquia, criará um vazio jurídico em relação a questões da competência da Administração Federal, algumas até de caráter constitucional, como por exemplo a concessão e cancelamento de autorizações para o funcionamento de empresas de navegação. Desta forma o mais correto será deixar o DL 1143/70 em vigor, até que o Legislativo o substitua, atualizando-o, como se fizer necessário.

Recebido na Comissão Especial
Em, 28 de maio de 1996

PARLAMENTAR

25/05/96
DATA

ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74
PL Nº 1125/1995
64
Caixa: 53

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 002-CE/96

PROPOSIÇÃO

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL - PL 1.125/95 - TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADOS EDUARDO MASCARENHAS E MÁRCIO FORTES	PSDB	RJ	01 / 01

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

CAPÍTULO VII - Acrescentar o novo ARTIGO 13, com a seguinte redação, remunerando as demais.

TEXTO PROPOSTO:

ARTIGO 13 - Os navios construídos no Brasil e exportados ou transferidos para empresas domiciliadas no exterior, subsidiárias integrais de empresa brasileira de navegação, terão acesso aos incentivos previstos na legislação brasileira referentes à exportação de bens.

JUSTIFICATIVA:

A competitividade da Marinha Mercante brasileira frente aos concorrentes estrangeiros é altamente prejudicada pela imposição do chamado "CUSTO BRASIL".

Tais encargos oneram tanto o custo operacional das embarcações quanto o custo de capital, que é o de maior peso, posto que se constitui do preço final de aquisição da embarcação.

A forma de se igualar o custo de capital dos navios brasileiros, construídos no país, ao dos navios estrangeiros também aquí construídos, é aplicar a construção dos navios brasileiros o mesmo regime de incentivo aplicado aos navios estrangeiros construídos por estaleiros nacionais.

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

25/05/96
DATA

ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 - (ABR/91)

Recebido na Comissão Especial
Em, 28 de maio de 1996

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
65

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos:
   PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 003-CE/96

PROPOSIÇÃO

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (A) ADITIVA DE

( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL - PL 1.125/95 - TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADOS EDUARDO MASCARENHAS E MÁRCIO FORTES	PSDB	RJ	01 /01

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

Capítulo VII - acrescentar o novo artigo 12, com a seguinte redação e renumerar os demais:

Texto Proposto:

Art. 12. Os navios de bandeira estrangeira, construídos no Brasil, bem como aqueles construídos no exterior que estiverem registrados no Brasil por ocasião da entrada em vigor desta lei e que tenham na sua tripulação o Comandante e pelo menos 2/3 dos tripulantes de nacionalidade brasileira, pertencentes a empresas subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de empresa brasileira de navegação, gozarão, juntamente com a empresa brasileira, de todos os direitos concedidos em lei aos navios de bandeira brasileira, especialmente aqueles referentes ao Fundo de Marinha Mercante, Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante e acesso a cargas, desde que observem, no relacionamento trabalhista com as respectivas tripulações requisitos mínimos estabelecidos por organismos internacionais devidamente reconhecidos e:

I - aqueles construídos no Brasil tenham sido ou sejam financiados pelo FMM ou FINAME, à empresa brasileira de navegação e exportados ou transferidos para a subsidiária de acordo com a legislação nacional;

II - a empresa subsidiária domiciliada no exterior reconheça formalmente as hipotecas de tais navios, em favor do agente financeiro brasileiro.

JUSTIFICATIVA:

A competitividade da Marinha Mercante Brasileira é grandemente afetada pelo chamado "CUSTO BRASIL", que não incide nem onera seus concorrentes estrangeiros.

A introdução da possibilidade do navio originalmente brasileiro (construído no Brasil) vir a ser exportado, de acordo com a legislação brasileira de incentivos à exportação - que já beneficia os navios estrangeiros construídos no Brasil - para uma empresa internacional, totalmente controlada por armador brasileiro, aumentará a oferta de navios em nossos tráfegos e o número de encomendas nos estaleiros brasileiros. Além disso, preservará e criará empregos para metalúrgicos e marítimos e fortalecerá a capacidade de competição internacional das empresas brasileiras de navegação.

Este instrumento constituirá uma alternativa para o Registro Especial Brasileiro, previsto no artigo 11 do PL 1125/95, tendo sobre ele a vantagem de ser posto em funcionamento sem ônus para o erário nacional e de forma imediata.

PARLAMENTAR

28/05/96
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

Recebido na Comissão Especial
Em, 28 de maio de 1996

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
66

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 004-CE/96

PROPOSIÇÃO

/

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

☒ SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL - PL 1.125/95 - TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADOS EDUARDO MASCARENHAS E MÁRCIO FORTES	PSDB	RJ	01 / 01

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

ARTIGO 1O - Suprimir o inciso III.

JUSTIFICATIVA:

O instituto da suspensão de bandeira, como já demonstrado na alteração nº 04 é prejudicial a economia nacional, sendo nefasto por promover uma concorrência predatória às indústrias de construção naval estabelecidas no país, indústrias que realizaram pesados investimentos e que vão ter que desempregar grande contingente de pessoas, gerando significativa crise social.

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

28/05/96 — Eduardo Mascarenhas

DATA — ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

Recebido na Comissão Especial
Em, 28 de maio de 1996

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos:
   PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
67

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 005-CE/96

PROPOSIÇÃO

/

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

(X) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL - PL 1.125/95 - TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADOS EDUARDO MASCARENHAS E MÁRCIO FORTES	PSDB	RJ	01 / 01

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

ARTIGO 3º - Suprimir o inciso II.

JUSTIFICATIVA:

Com a supressão da definição da suspensão provisória de bandeira (alteração nº 04), este dispositivo torna-se automaticamente sem efeito.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 28 de maio de 1996

PARLAMENTAR

25/05/96
DATA

Eduardo Mascarenhas
ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
68

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 006-CE/96

PROPOSIÇÃO

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA (X) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL - PL 1.125/95 - TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADOS EDUARDO MASCARENHAS E MÁRCIO FORTES	PSDB	RJ	01 / 01

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

- Alterar o artigo 4º:

Texto Original:

Art. 4º Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante e o Chefe de Máquinas.

Texto Proposto:

Art. 4º Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante e pelo menos 2/3 (dois terços) dos demais tripulantes.

JUSTIFICATIVA:

A legislação trabalhista brasileira impõe um mínimo de 2/3 de brasileiros em qualquer atividade profissional. As razões óbvias dessa exigência são exacerbadas no caso dos navios, que passam a maior parte do tempo fora do território nacional e que desempenham ou podem, a qualquer momento, ser chamados a desempenhar atividades de segurança nacional.

Impõe-se pois a obrigação da tripulação dos navios de bandeira e registro brasileiros ser formada por um mínimo de 2/3 de brasileiros.

A experiência dos navios de pesca, de utilizar apenas o Comandante brasileiro tem propiciado fraudes, uma vez que as empresas estrangeiras contratam nacionais brasileiros para exercerem o cargo de Comandante apenas de direito e não de fato, ficando essas pessoas, na realidade, como meros passageiros a bordo.

Ademais, sem embarcar como 2º Piloto, 1º Piloto e Capitão de Cabotagem, ninguém poderá chegar a Capitão de Longo Curso.

Na verdade, sendo uma atividade cuja ascensão profissional se faz baseada no encarreiramento, prática e experiência, se a lei só garantir empregos para o último nível de carreira (Comandante e Chefe de Máquinas), a profissão de marítimo estará fadada à extinção.

PARLAMENTAR

28/05/96
DATA

ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

Recebido na Comissão Especial
Em 28 de maio de 1996

INSTRUÇÕES NO VERSO

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos:
   PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74
PL Nº 1125/1995
69
Caixa: 53

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 007-CE/96

PROPOSIÇÃO

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

(X) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL - PL 1.125/95 - TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADOS EDUARDO MASCARENHAS E MÁRCIO FORTES	PSDB	RJ	01 / 01

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

Artigo 2º - suprimir o atual inciso X.

JUSTIFICATIVA:

O artifício da suspensão provisória de bandeira é incipiente no mundo, sendo basicamente adotado somente por alguns países de pequeno porte que se caracterizam, na sua maioria, pela atuação internacional como paraísos fiscais.Daí a razão desta prática não ser bem recebida pela comunidade internacional.

Para o caso brasileiro, se por um lado a adoção de tal mecanismo pode trazer, no curto prazo uma oferta maior de navios, aparentemente registrados no país, por outro lado acobertará a importação disfarçada de navios de idade avançada com estado de conservação duvidoso, sem que ocorra o recolhimento por parte do erário público dos impostos devidos nas operações de importação de bens.

Todavia, o maior inconveniente que esta prática, se implementada, trará para o país será: a paralisação seguida do extermínio de nossos estaleiros, uma vez que a concorrência predatória que se instalará no país, com a contratação de navios a serem construídos no Brasil.

Deve-se notar que as indústrias brasileiras mantém alguma proteção alfandegária (um exemplo significativo, por exemplo, a indústria multinacional de veículos). Não parece, portanto, razoável permitir a lei importação de navios sem pagamento de direitos fiscais.

Recebido na Comissão Especial
Em, 28 de maio de 1996

INSTRUÇÕES NO VERSO

28/05/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
70

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 008-CE/96

PROPOSIÇÃO

/

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE

( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL - PL 1.125/95 - TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADOS EDUARDO MASCARENHAS E MÁRCIO FORTES	PSDB	RJ	01 / 01

INSTRUÇÕES NO VERSO

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

Artigo 2º - acrescentar o inciso XI, com a redação abaixo:

Texto Proposto:

XI - navegação do Mercosul ou médio curso: a realizada entre portos brasileiros e portos dos países membros dos Mercosul;

JUSTIFICATIVA:

A posição geográfica, política e econômica do Brasil na América do Sul consagrou historicamente a existência de três classes de navegação marítima: a de longo curso, realizada entre o Brasil e outros contimentes; a de cabotagem, navegação entre os cabos extremos do país, sendo portanto de âmbito doméstico (entre portos brasileiros) e a de grande cabotagem, realizada entre portos brasileiros e de países da América do Sul.

Esta conceituação leva em conta aspectos da segurança da navegação, a existência ou não de alternativas terrestres e, sobretudo, as peculiaridades do relacionamento com os países limítrofes ao Brasil.

Tais peculiaridades assumem no presente e assumirão no futuro peso muito maior e crescente, dado o advento do Mercosul, cujo acordo, aborda, especificamente a questão dos transportes entre os países membros. A Lei deve permitir reconhecer que a navegação realizada entre os países membros do Mercosul é diferente, devendo, por via de consequência, ser tratada diferentemente da navegação realizada entre o Brasil e os outros continentes.

Esta diferenciação é primordial no contexto do Mercosul, uma vez que permitirá ao Brasil se adequar, de forma expedita, às evoluções naturais do acordo, sem que seja necessário alterar toda sua legislação sobre navegação.

A diferenciação da grande cabotagem permitirá compatibilizar de maneira simples, a futura lei, com o Mercosul.

Deve-se notar que o Mercosul Comum Europeu criou também uma disposição especial para estes tráfegos. Pelo princípio da reciprocidade devemos fazer a mesma distinção que o Mercado Comum fez.

PARLAMENTAR

28/05/96
DATA

ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

Recebido na Comissão Especial
Em, 28 de maio de 1996

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74
PL Nº 1125/1995
71
Caixa: 53

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 009-CE/96

PROPOSIÇÃO

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE

( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL - PL 1.125/95 - TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADOS EDUARDO MASCARENHAS E MÁRCIO FORTES	PSDB	RJ	01 / 01

INSTRUÇÕES NO VERSO

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

Artigo 2º - acrescentar um novo inciso IV, com a redação que se segue, remunerando-se os demais:

Texto Proposto:

IV - frete aquaviário internacional: mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzida por embarcação;

JUSTIFICATIVA:

As transações comerciais internacionais abrangiam, inicialmente, apenas a exportação e a importação de mercadorias. Com a evolução deste intercâmbio passaram a existir, cada vez com maior expressão e com o mesmo tipo de impacto no balanço de pagamentos das nações, as exportações e importações de serviços.

Entretanto, dados o paralelo existente entre o comércio de mercadorias - as mercadorias visíveis - e o comércio de fretes, a teoria econômica passou a designar estes como mercadorias invisíveis.

O transporte aquaviário (fretes), além de ser o principal item da pauta de serviços do nosso balanço de pagamento é também, e principalmente, uma atividade industrial desenvolvida pela verdadeira fábrica itinerante que é o navio. Servindo-se de diversos insumos inerentes à atividade industrial - maquinário, energia elétrica, pessoal, etc. - o navio produz o frete, mercadoria invisível.

A caracterização formal do frete aquaviário internacional, como mercadoria invisível, é importantíssima no contexto desta legislação, posto que permite estabelecer, a partir dela, o tratamento fiscal e os incentivos concedidos aos fretes, que devem ser idênticos àqueles aplicáveis ao comércio exterior das mercadorias tradicionais.

Esta caracterização está consagrada, por exemplo, no "Merchant Act", dos EUA, para que seja estendida ao transporte aquaviário a jurisdição da legislação americana de combate a práticas desleais e ilegais no comércio internacional.

A partir deste fundamento, poderão estão ser aplicados os chamados direitos compensatórios.

PARLAMENTAR

28/05/96
DATA

ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

Recebido na Comissão Especial
Em, 28 de maio de 1996

Lote: 74
PL Nº 1125/1995
72
Caixa: 53

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 010-CE/96

PROPOSIÇÃO

/

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL - PL 1.125/95 - TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADOS EDUARDO MASCARENHAS E MÁRCIO FORTES	PSDB	RJ	01 / 01

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

Artigo 2º, inciso II:

Texto Original:

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada para operá-la por tempo determinado;

Texto Proposto:

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, **ou parte dela**, para operá-la por tempo determnado;

JUSTIFICATIVA:

O acréscimo da expressão "**ou parte dela**" institucionaliza a prática consagrada internacionalmente, do afretamento de espaço.

Aliás, na definição de afretamento por viagem (inciso III deste mesmo artigo), tal mecanismo é previsto. como ele se aplica, tanto nos afretametos por viagem quanto nos afretamentos por tempo, acredita-se que tenha sido um lapso do autor do PL 1125/95 a não inclusão da expressão em tela na definição de afretamento por tempo.

Recebido na Comissão Especial
Em, 28 de maio de 1996

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

28/05/96
DATA

ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos:
   PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74
PL Nº 1125/1995
73
Caixa: 53

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 011-CE/96

PROPOSIÇÃO

/

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA (X) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL - PL 1.125/95 - TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO EDUARDO MASCARENHAS E MÁRCIO FORTES	PSDB	RJ	01 / 01

INSTRUÇÕES NO VERSO

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

Alterar o Artigo 11 e seu Parágrafo Único, como se segue:

Texto Original:

Artigo 11 - Fica instituído o Registro Especial Brasileiro, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por armadores brasileiros, que se destinarem à navegação de longo curso e interior de percurso internacional.

Parágrafo Único - Às embarcações registradas no Registro Especial Brasileiro serão aplicadas normas especiais de caráter fiscal, aduaneiro, previdenciário, trabalhista e securitário.

Texto Proposto:

Artigo 11 - Fica instituído o Registro Especial Brasileiro, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, de propriedade de empresas brasileiras de navegação.

Parágrafo Único - Às embarcações registradas no Registro Especial Brasileiro serão aplicadas normas especiais de caráter fiscal, aduaneiro, previdenciário, trabalhista e securitário, devendo o Poder Executivo submeter ao Congresso Nacional, no prazo de 120 (Centro e vinte) dias, propostas de alterações da legislação vigente, de modo a garantir à Marinha Mercante brasileira capacidade de competição.

JUSTIFICATIVA:

A alteração visa proporcionar maior apoio à navegação brasileira de modo geral, dando-lhe melhores condições de competitividade.

PARLAMENTAR

28/05/96 — Eduardo Mascarenhas

DATA — ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 - (ABR/91)

Em, 28 de maio de 1996

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
74

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 012-CE/96

PROPOSIÇÃO

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL - PL 1.125/95 - TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADOS EDUARDO MASCARENHAS E MÁRCIO FORTES	PSDB	RJ	01 / 01

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

Capítulo VII - acrescentar o novo artigo 14, com a seguinte redação, renumerando-se os demais:

Texto Proposto:

Art. 14º. O frete aquaviário internacional, produzido por embarcação brasileira construída no Brasil ou de bandeira estrangeira, transferida ou exportada para subsidiária integral de empresa brasileira de navegação , como previsto nesta lei, não integra a base de cálculo para os tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil.

JUSTIFICATIVA:

Quando da importação de mercadorias os tributos são calculados sobre o seu valor original e sobre o frete pago na importação. O legislador não percebeu entretanto que quando o frete é pago no Brasil a uma empresa brasileira, não existe importação do serviço de transporte e não existe saída de divisas. O frete produzido por navio brasileiro é uma mercadoria já nacionalizada na sua origem, não podendo, por isto, ser considerada como mercadoria ou serviço importado.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Em, 28 de maio de 1996

PARLAMENTAR

28 / 05 / 96
DATA

ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74
PL Nº 1125/1995
75
Caixa: 53

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 013-CE/96

PROPOSIÇÃO

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL - PL 1.125/95 - TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO EDUARDO MASCARENHAS E MÁRCIO FORTES	PSDB	RJ	01 / 01

INSTRUÇÕES NO VERSO

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

- Artigo 9º - alterar o "caput":

Texto Original:

Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira, por viagem e por tempo para operar no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou na interior de percurso nacional, bem como na navegação de apoio, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

Texto Proposto:

Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira para operar no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou na navegação de apoio marítimo, depende de autorização do órgão competente que a concederá somente nos seguintes casos:

JUSTIFICATIVA:

A supressão das expressões "por viagem"e "por tempo"torna, na realidade o artigo mais abrangente, incluindo todos os tipos de afretamento, o que fica coerente com o propósito da lei, no que se refere à cabotagem e a navegação de apoio marítimo.

O cancelamento da expressão "interior de percurso nacional" se deve ao fato de outras emendas apresentadas sugerirem que tal navegação, pelas suas implicações até de segurança nacional, e por empregar, na sua maioria, marinheiros regionais, ou seja, pessoas com conhecimentos da geografia local, e que são trabalhadores de baixa renda, não deve ser incluída no rol das classes de navegação que podem ser exercidas por embarcações estrangeiras. Tal raciocínio também se aplica à navegação de apoio portuário, que por seu turno e por suas
especificidades está sendo sugerida ter sua definição e, consequentemente, sua regulamentação futura desmembrada da navegação de apoio marítimo.

Por outro lado, a substituição da expressão "só poderá ocorrer nos seguintes casos"pela expressão "que a concederá somente nos seguintes casos"visa simplificar o tramite burocrático do processo de autorização, agilizando-o e compatibilizando-o com o dinamismo necessário do mercado de afretamentos.

PARLAMENTAR

28 / 05 / 96
DATA

ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

Recebido na Comissão Especial
Em, 28 de maio de 1996

Lote: 74
PL Nº 1125/1995
76
Caixa: 53

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 014-CE/96

PROPOSIÇÃO

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA (X) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL - PL 1.125/95 - TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO EDUARDO MASCARENHAS E MÁRCIO FORTES	PSDB	RJ	01 /01

INSTRUÇÕES NO VERSO

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

Artigo 10 - substituir os incisos I e II, como se seguem:

Texto Proposto:

Art. 10. Independe de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira e das embarcações estrangeiras, exportadas ou transferidas para subsidiária integral de empresas brasileiras de navegação como previsto nesta lei;

II - em substituição a embarcações em construção, com contrato em eficácia, até o limite da tonelagem de porte bruto contratada, no caso de embarcações de carga e até o limite da arqueação bruta contratada, no caso de embarcações destinadas ao apoio marítimo e ao apoio portuário, enquanto durar a construção, limitado a um período máximo de 36 (trinta e seis) meses;

Parágrafo único. As embarcações enquadradas no inciso II deste artigo gozarão de todos os direitos concedidos por lei às embarcações de bandeira brasileira.

JUSTIFICATIVA:

O afretamento de embarcações estrangeiras implica num dispêndio de divisas, que não deve ocorrer, principalmente quando se consideram os valores globais que tais afretamentos podem alcançar, sem o conhecimento prévio e a devida autorização do Governo, de modo a permití-lo avaliar e controlar o impacto sobre o balanço de pagamentos.

Entretanto, o afretamento das embarcações estrangeiras, enquadradas no novo artigo 12 (alteração nº 11) que, em última análise, são de propriedade de empresas brasileiras de navegação, pode ocorrer sem autorização prévia do Governo que exercerá seu controle sobre essas empresas e seus afretamentos através de outros mecanismos legais (Declaração de Imposto de Renda, etc.).

Além disso, é necessário o estabelecimento nesta Lei do mecanismo tradicional da legislação brasileira, de estímulo à indústria naval, que é a permissão de quem contrata efetivamente a construção de um navio poder afretar um navio de mesmo porte, enquanto durar a construção, de modo a viabilizar o funcionamento da empresa contratante, que já arcará com despesas no período da construção, necessitando, por via de consequência, de auferir receitas operacionais neste período.

Recebido na Comissão Especial
Em, 28 de maio de 1996

PARLAMENTAR

28/05/96 Eduardo Mascarenhas
DATA ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº
015-CE / 96

PROJETO DE LEI Nº
1.125/95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [X] ADITIVA
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO SÉRGIO BARCELLOS	PFL	AP	01/01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao Capítulo V do projeto o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

Art. . A operação ou exploração da navegação de apoio portuário é privativa de embarcações brasileiras.

JUSTIFICAÇÃO

A navegação de apoio portuário, por seus caracteres estratégicos e de segurança nacional não deve ser aberta a embarcações estrangeiras, principalmente quando se leva em conta que há oferta suficiente e até mesmo excessiva de embarcações destinadas a tal navegação, no mercado nacional, não havendo, portanto, razão para aumentar o número de embarcações ociosas, desempregando seus tripulantes, na maioria trabalhadores de baixa renda.

Recebido na [illegible] em
29 de maio de 1996

DATA: 29/5/96

PARLAMENTAR

ASSINATURA

EMENDA Nº
016-CE / 96

CÂMARA DOS DEPUTADOS

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [x] ADITIVA

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

PROJETO DE LEI Nº
1.125 /95

COMISSÃO ESPECIAL

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO SÉRGIO BARCELLOS	PFL	AP	01/01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao Capítulo V do projeto o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

Art. . A navegação do Mercosul e a do Tratado de Cooperação Amazônica obedecerão as regras definidas nos respectivos tratados:

JUSTIFICAÇÃO

A navegação do Mercosul e a do Tratado de Cooperação Amazônica possuem características e regulamentações próprias e específicas, emanadas dos respectivos tratados.

Desta forma, cabe a esta lei ratificar previamente tais regulamentações e eventuais mudanças futuras, de modo a mantê-la consentânea e atualizada com as evoluções dos tratados, sem criar a necessidade de modificá-la.

Recebido na Comissão Especial
Em, 29 de maio de 1996

29/5/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº
017-CE / 96

PROJETO DE LEI Nº
1.125 /95

CLASSIFICAÇÃO
[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [x] ADITIVA
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO SÉRGIO BARCELLOS	PFL	AP	01/01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao art. 2º do projeto o seguinte inciso:

- navegação de travessia - aquela efetuada entre pontos localizados na mesma baía, enseada ou angra, ou entre margens de rios ou lagos no território nacional, para apoio à integração de modais, transporte de passageiros e transporte de cargas.

JUSTIFICAÇÃO

A navegação de travessia é um importante e específico segmento da navegação interior, apresentando entretanto, características operacionais peculiares, exigindo desta forma regulamentação própria, necessitando, por via de conseqüência, ser definida no texto da presente lei.

Recebido na Comissão Especial
Em 29 de maio de 1996

29/5/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº
018-E/96

PROJETO DE LEI Nº
1.125/95

CLASSIFICAÇÃO
[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [X] ADITIVA
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO SÉRGIO BARCELLOS	PFL	AP	01/01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao Capítulo V do projeto o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

Art. . A operação ou exploração do transporte de passageiros, ao longo da costa brasileira, ilhas oceânicas e águas interiores, com exceção das realizadas a título de cruzeiro turístico, são privativas de embarcações brasileiras.

JUSTIFICAÇÃO

O novo texto constitucional, ao permitir o livre emprego de embarcações estrangeiras na cabotagem, no transporte de passageiros, visa, obviamente, e com toda razão, ao incremento e ao incentivo das atividades turísticas no país.

Entretanto, valer-se desta idéia para permitir que embarcações estrangeiras venham a operar no tráfego de passageiros entre, por exemplo, Rio de Janeiro - Niterói, Santos - Guarujá, Salvador - Itaparica, Manaus - Careiro e outras travessias que se caracterizam por ser um serviço público concedido, se constitui num exagero e numa exportação de empregos de marinheiros regionais - trabalhadores tipicamente de baixa renda, para trabalhadores de outros países.

Cabe, portanto, ao legislador responsável e preocupado com o nível de emprego no país e com o bem estar de nossa população de baixa renda preservar para embarcações e tripulantes brasileiros estas atividades de travessia.

Recebido na [illegible]
Em, 29 de maio de 1996

29/5/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº
019-CE / 96

PROJETO DE LEI Nº
1.125 /95

CLASSIFICAÇÃO
[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [x] ADITIVA
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO SÉRGIO BARCELLOS	PFL	AP	01/01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao art. 2º do projeto o seguinte inciso:

" - navegação do Tratado de Cooperação Amazônica: a realizada entre pontos dos territórios dos Países signatários deste Tratado."

JUSTIFICAÇÃO

O Tratado de Cooperação Amazônica criou regras específicas para a navegação entre pontos dos territórios dos países dele signatários. Daí a necessidade de se definir nesta lei tal navegação, de modo a caracterizar sua especificidade e possibilitar sua futura regulamentação.

Recebido na [illegible]
Em 29 de maio de 1996

29/5/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº
020.CE /96

PROJETO DE LEI Nº
1.125/95

CLASSIFICAÇÃO
[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [X] ADITIVA
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO SÉRGIO BARCELLOS	PFL	AP	01/01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao art. 4º do projeto o seguinte parágrafo único:

"Parágrafo único. Serão brasileiros os Oficiais de Radiocomunicações, quando houver obrigatoriedade de embarque nas embarcações brasileiras."

JUSTIFICAÇÃO

A categoria dos Oficiais de Radiocomunicações é regulada pela Convenção Internacional de Telecomunicações, da União Internacional de Telecomunicações (UIT), cujo regulamento de radiocomunicações, no seu artigo 55, estabelece que toda estação rádio-telegráfica de bordo deverá ser operada por portador de certificado expedido ou reconhecido pelo Governo ao qual a estação esteja subordinada.

Na legislação que regulamenta a permanência de pessoas estrangeiras no Brasil é vedada a operação de equipamentos de radio-comunicações por estrangeiros.

Os Oficiais de Radiocomunicações formados pelas Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante são também Oficiais da Reserva Não Remunerada da Marinha do Brasil, a par de suas atribuições como Oficiais da Marinha Mercante.

O sigilo das comunicações a bordo é questão fundamental, ficando o Oficial de Radiocomunicações subordinado diretamente ao Comandante do navio. Esta situação se torna mais evidente e clara nas ocasiões de estado de beligerância e crises internacionais.

O caráter estratégico das radiocomunicações ficou ainda bem registrado no Decreto-Lei nº 4.318, de 21 de maio de 1942, que em seus artigos 1º e 2º estabeleceu o seguinte:

Art. 1º enquanto perdurar a atual situação internacional, só poderão servir como Operadores de Rádio nas estações dos navios mercantes brasileiros profissionais cujos nomes tenham sido previamente aprovados pelas autoridades, que poderão determinar a substituição e o desembarque de qualquer operador já em serviço.

Art. 2º será negado o passe de saída aos navios mercantes nacionais cujas estações de rádio não estejam a cargo de operadores julgados aceitáveis pelas Autoridades Navais.

Ademais, a Marinha Mercante está diretamente relacionada com a segurança nacional, sendo considerada para efeitos de mobilização e emprego, reserva das Forças Armadas, como previsto no artigo 4º da Lei nº 6.880, de 09 de dezembro de 1980 (Estatuto dos Militares).

Preservar assim a nacionalidade brasileira do único Oficial de Radiocomunicações normalmente existente a bordo é fator que possibilitará enfim, harmonizar o complexo legislativo interno e externo regulador desta importante matéria.

Recebido na Comissão Especial
Em 29 de maio de 1996

29/5/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº
021-CE / 96

PROJETO DE LEI Nº
1.125 /95

CLASSIFICAÇÃO
[ ] SUPRESSIVA [X] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO SÉRGIO BARCELLOS	PFL	AP	01/01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Substitua-se o atual inciso VI, do art. 2º do projeto, pelos seguintes novos incisos VI e VII, renumerando-se os demais:

"VI - navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica Exclusiva, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;

VII - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários para atendimento a embarcações e instalações portuárias."

JUSTIFICAÇÃO

As navegações de apoio marítimo e apoio portuário possuem características e especificidade próprias que as tornam razoavelmente diferentes, a ponto de ficar inadequado defini-las conjuntamente, sob o título de navegação de apoio, como consta no texto original do projeto.

Faz-se necessário portanto estabelecer as duas definições em separado, de modo a permitir que a legislação e regulamentação desses regimes de navegação se realizem, respeitando essas diferenças.

Recebido na Comissão Especial
Em 29 maio 1996

29/5/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 022-CE/96

PROPOSIÇÃO

/

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE

( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÀRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO JANDIRA FEGHALI	PCdoB	RJ	01 /02

EMENDA Nº AO PL 1.125/95

ARTIGO 13º: EMENDA MODIFICATIVA

Recebido na Comissão Especial
Em, 29 de maio de 1996

TEXTO ORIGINAL:

ARTIGO 13º - A ordenação da direção civil do transporte aquaviário em situação de tensão, emergência ou guerra, terá sua composição, organização administrativa e âmbito de coordenação nacional definidos pelo Poder Executivo.

TEXTO PROPOSTO:

ARTIGO 13º: **A ordenação da direção civil do transporte aquaviários em situação de tensão, emergência ou guerra, terá sua composição, organização administrativa e âmbito de coordenação nacional definidos pelo Ministério da Marinha.**

JUSTIFICATIVA:

O transporte aquaviário é a atividade fim da Marinha Mercante, que por sua vez, engloba os setores de construção naval, empresas de navegação, sistema portuário, exploração petrolífera sob a água, frota mercante, órgãos de formação profissional e pessoal marítimo, etc...

Já em tempo de paz ou normalidade, cabe ao Ministério da Marinha as funções regulamentares de controle de tráfego marítimo e aquaviário, inscrição e registro de embarcações, formação e cadastramento da carreira do pessoal marítimo, fluviário, pescadores, trabalhadores portuários, etc..., através da Diretoria de Portos e Costas com a respectiva rede nacional de Capitanias dos Portos, Delegacias, Agência

Escolas de Formação de Oficiais e Subalternos, bem como ainda, através do Tribunal Marítimo e do Comando Naval do controle do Tráfego marítimo.

Tal ocorre, historicamente e também porque, a Marinha Mercante embora sendo o braço desarmado da marinha de guerra, está sempre vinculada diretamente à Segurança Nacional, sendo considerada para efeitos de mobilização e emprego, reserva das forças armadas, conforme se encontra previsto no artigo 4º da lei nº 6.880 de 09 de dezembro de 1980 (estatuto dos Militares), sendo

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

/ /
DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 022-CE/96

PROPOSIÇÃO

/

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA _____

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÀRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO JANDIRA FEGHALI	PCdoB	RJ	02 / 02

ainda os oficiais formados pelas Escolas das Formação de Oficiais da Marinha Mercante, Oficiais da Reserva não Remunerada do Brasil, além de suas funções regularmente exercidas na Marinha Mercante.

Assim sendo, o texto do Projeto de Lei que relega à definição futura da organização do transporte aquaviário em época de tensão, guerra ou emergência, se torna inócuo, inconsistente e ineficiente em fase de toda infra-estrutura de pessoal, material, militar e legal, já consolidada e comprovada inclusive no curso da 2ª Guerra Mundial.

Com efeito, também por tais razões, a emenda ora proposta, propugna por preservar e manter atualizadas as condições que devem ser sempre permanentes e já existentes no âmbito do Ministério da Marinha, evitando-se desta forma, criar qualquer hiato ou descontinuidade entre o que hoje se pratica no país e o que poderíamos no futuro, se fosse aprovado dispositivo legal eivado de indefinição pragmática, e sem nenhuma eficácia imediata.

Ademais, por Lei Complementar, cabe ao Ministério da Marinha, as atribuições ligadas a Segurança Nacional e pertinentes a área de Navegação Marítima.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 29 de maio de 1996

PARLAMENTAR

/ /
DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
86

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 023-CE/96

PROPOSIÇÃO

/

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE

( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO JANDIRA FEGHALI	PCdoB	RJ	01 / 02

EMENDA Nº AO PL 846/95

Recebido na Comissão Especial
Em, 29 de maio de 1996

EMENDA SUBSTITUTIVA

Substitui-se os artigos 3º e 4ª, renumerando-se os demais.

TEXTO PROPOSTO:

ARTIGO 3º - O afretamento de embarcação estrangeira para operar na navegação de cabotagem e na navegação de apoio marítimo, depende da autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos.

I - Afretada por armador brasileiro, em número e tonelada de porte bruto igual ou inferior às embarcações brasileiras de sua propriedade, para suprir inexistência ou indisponibilidade de embarcação brasileira adequada para o transporte da carga a ser transportada;

II - Afretada por armador brasileiro, com tripulação e comandante brasileiro, para suprir inexistência ou indisponibilidade de embarcação brasileira, adequada para o transporte da carga a ser transportada ;

III - Afretada por armador brasileiro, em substituição a embarcações em construção, com contrato em eficácia, até o limite de tonelagem de arqueação bruta contratada, enquanto perdurar a construção e limitado a um período máximo de 36 (trinta e seis) meses;

IV - Afretada por armador brasileiro, em caso de decretação de estado de calamidade pública, enquanto perdurar a necessidade emergencial de transporte de pessoal, combustível, medicamentos e gênero alimentícios;

V - Afretada por armador brasileiro, para operar na navegação de apoio marítimo, para suprir inexistência ou indisponibilidade de embarcação brasileira com característica semelhante de desempenho e que seja tripulada por, pelo menos, 2/3 (dois terços) de brasileiros, entre os quais um mínimo de 2 (dois) oficiais.

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

/ /
DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74
PL Nº 1125/1995 Caixa: 53
87

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 023-CE/96

PROPOSIÇÃO /

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA _____

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO JANDIRA FEGHALI	PCdoB	RJ	02 /02

Recebido na Comissão Especial
em 29 de maio de 1996

JUSTIFICATIVA:

As nações tem historicamente protegido sua navegação doméstica, mais conhecida como cabotagem e interior, reservando aos nacionais o transporte de mercadorias neste tráfego. Alguns países, como é o caso dos Estados Unidos, chegam a exigir que toda embarcação na navegação de cabotagem e interior, não só seja tripulada em sua totalidade por americanos, como exigem que as mesmas sejam construídas e reparadas em estaleiros americanos. No Brasil, muito embora tenhamos abraçado este princípio ao longo de nossa história, o mecanismo de afretamento (aluguel) indiscriminado de embarcações estrangeiras para suprir inexistência de embarcação nacional permitiu que se confundisse o princípio de ser "privativo de embarcações de registro e bandeira brasileira" o transporte de mercadorias em nossa Navegação de Cabotagem e Interior, com o princípio de ser "privativo de empresas de navegação brasileira". Se permitirmos a manutenção deste mecanismo na forma em que se dá, estaremos apenas possibilitando o lucro fácil da "venda de bandeira", ou seja, as empresas autorizadas a operar nesta atividade, limitar-se-ão apenas a negociar comissões sobre a tonelagem transportada. Os dois primeiros incisos acima eliminam a possibilidade de que, estabelecida uma empresa de navegação, mantenha-se a mesma limitada ao espaço físico de seu escritório e ao conhecimento de mercado de seu(s) proprietário(s), vindo a operar de forma nociva. Partimos do **princípio** de que todo armador deve ter navios, para que possa utilizar-se de afretamentos apenas para satisfazer eventuais aumentos de carga a ser transportada, ou na pior das hipóteses demonstre esta intenção construindo uma embarcação, possibilidade esta contida no inciso III. Entendemos que, desta forma, estaremos estimulando a construção de embarcações próprias pelos verdadeiros armadores, com reflexos positivos em toda a indústria naval, possibilitando o soerguimento e manutenção de uma frota própria nacional, atendendo nossas preocupações com a auto-suficiência do país em seu transporte marítimo, eliminando a exportação de empregos e evasão de divisas como pagamento pelo serviço de frete. Porém, na condição especialíssima de calamidade pública, justificam-se facilidades excepcionais para agilização de afretamentos de embarcações estrangeiras, as quais estão previstas no inciso IV. Há que se considerar também que, a atividade de apoio marítimo às plataformas marítimas possui especificidades que necessitam ser respeitadas, sob pena de causarmos prejuízos à produção nacional de petróleo e gás natural . Contudo, a preservação do "know-how" na operação destas embarcações, entre os nacionais, necessita ser resguardada para mantermo-nos em condições operacionais, no que se refere ao material humano capacitado e disponível. A formação profissional nesta área é difícil e demorada e o aperfeiçoamento profissional deve acompanhar de perto o aperfeiçoamento tecnológico que mantém-se em constante e rápida evolução.

PARLAMENTAR

/ /
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
88

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 024-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA (X) MODIFICATIVA _____

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÀRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO SOCORRO GOMES	PCdoB	PA	01 / 03

EMENDA Nº AO PL 1.125/95

ARTIGO 9º : EMENDA MODIFICATIVA

Recebido na Comissão Especial
Em, 29 de maio de 1996

TEXTO ORIGINAL:

ARTIGO 9º: O afretamento de embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem e por tempo, para operar no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou na interior de percurso nacional, bem como na navegação de apoio, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

I - Inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequado para o transporte ou apoio pretendido;

II - Interesse público, devidamente justificado.

TEXTO PROPOSTO:

ARTIGO 9º - **O afretamento de embarcação estrangeira para operar** na navegação de cabotagem e na navegação de apoio marítimo, depende da autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos.

I - Afretada por armador brasileiro, em número e tonelada de porte bruto igual ou inferior às embarcações brasileiras de sua propriedade, para suprir inexistência ou indisponibilidade de embarcação brasileira adequada para o transporte da carga a ser transportada;

II - Afretada por armador brasileiro, com tripulação e comandante brasileiro, para suprir inexistência ou indisponibilidade de embarcação brasileira, adequada para o transporte da carga a ser transportada ;

III - Afretada por armador brasileiro, em substituição a embarcações em construção, com contrato em eficácia, até o limite de tonelagem de

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

29/05/96
DATA

ASSINATURA

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
89

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 024-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 /95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA (x) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO SOCORRO GOMES	PCdoB	PA	02 / 03

VERSO

INSTRUÇÕES NO

Continua

arqueação bruta contratada, enquanto perdurar a construção e limitado a um período máximo de 36 (trinta e seis) meses;

IV - Afretada por armador brasileiro, em caso de decretação de estado de calamidade pública, enquanto perdurar a necessidade emergencial de transporte de pessoal, combustível, medicamentos e gênero alimentícios;

V - Afretada por armador brasileiro, para operar na navegação de apoio marítimo, para suprir inexistência ou indisponibilidade de embarcação brasileira com característica semelhante de desempenho e que seja tripulada por, pelo menos, 2/3 (dois terços) de brasileiros, entre os quais um mínimo de 2 (dois) oficiais.

Recebido na Comissão Especial
Em, 29 de maio de 1996

JUSTIFICATIVA:

As nações tem historicamente protegido sua navegação doméstica, mais conhecida como cabotagem e interior, reservando aos nacionais o transporte de mercadorias neste tráfego. Alguns países, como é o caso dos Estados Unidos, chegam a exigir que toda embarcação na navegação de cabotagem e interior, não só seja tripulada em sua totalidade por americanos, como exigem que as mesmas sejam construídas e reparadas em estaleiros americanos. No Brasil, muito embora tenhamos abraçado este princípio ao longo de nossa história, o mecanismo de afretamento (aluguel) indiscriminado de embarcações estrangeiras para suprir inexistência de embarcação nacional permitiu que se confundisse o princípio de ser "privativo de embarcações de registro e bandeira brasileira" o transporte de mercadorias em nossa Navegação de Cabotagem e Interior, com o princípio de ser "privativo de empresas de navegação brasileira". Se permitirmos a manutenção deste mecanismo na forma em que se dá, estaremos apenas possibilitando o lucro fácil da "venda de bandeira", ou seja, as empresas autorizadas a operar nesta atividade, limitar-se-ão apenas a negociar comissões sobre a tonelagem transportada. Os dois primeiros incisos acima eliminam a possibilidade de que, estabelecida uma empresa de navegação, mantenha-se a mesma limitada ao espaço físico de seu escritório e ao conhecimento de mercado de seu(s) proprietário(s), vindo a operar de forma nociva. Partimos do **princípio** de que todo armador deve ter navios, para que possa utilizar-se de afretamentos apenas para satisfazer eventuais aumentos de carga a ser transportada, ou na pior das hipóteses demonstre esta intenção construindo uma embarcação, possibilidade esta contida no inciso III. Entendemos que, desta forma, estaremos estimulando a cons-

PARLAMENTAR

29/05/96
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 024-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 /95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA (X) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÀRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO SOCORRO GOMES	PCdoB	PA	03 / 03

trução de embarcações próprias pelos verdadeiros armadores, com reflexos positivos em toda a indústria naval, possibilitando o soerguimento e manutenção de uma frota própria nacional, atendendo nossas preocupações com a auto-suficiência do país em seu transporte marítimo, eliminando a exportação de empregos e evasão de divisas como pagamento pelo serviço de frete. Porém, na condição especialíssima de calamidade pública, justificam-se facilidades excepcionais para agilização de afretamentos de embarcações estrangeiras, as quais estão previstas no inciso IV. Há que se considerar também que, a atividade de apoio marítimo às plataformas marítimas possui especificidades que necessitam ser respeitadas, sob pena de causarmos prejuízos à produção nacional de petróleo e gás natural . Contudo, a preservação do "know-how" na operação destas embarcações, entre os nacionais, necessita ser resguardada para mantermo-nos em condições operacionais, no que se refere ao material humano capacitado e disponível. A formação profissional nesta área é difícil e demorada e o aperfeiçoamento profissional deve acompanhar de perto o aperfeiçoamento tecnológico que mantém-se em constante e rápida evolução.

Recebido na Comissão Especial
Em, 29 de maio de 1996

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

29/05/96
DATA

Socorro Gomes
ASSINATURA

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
91

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 025-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÀRIO

AUTOR	**PARTIDO**	**UF**	**PÁGINA**
DEPUTADO SOCORRO GOMES	PCdoB	PA	01 / 02

Recebido na Comissão Especial
Em, 29 de maio de 1996

EMENDA Nº AO PL 1.125/95

Artigo 4º, acrescentar parágrafo único, com a seguinte redação:

Texto Proposto:

- Parágrafo único. Serão brasileiros os Oficiais de Radiocomunicações, quando houver obrigatoriedade de embarque nas embarcações brasileiras.

JUSTIFICATIVA:

A categoria dos Oficiais de Radiocomunicações é regulada pela convenção Internacional de Telecomunicações, da União Internacional de Telecomunicações (UIT), cujo regulamento de radiocomunicações, no seu artigo 55, estabelece que toda estação rádio-telegráfica de bordo, deverá ser operada por portador de certificado expedido ou reconhecido pelo Governo ao qual a estação esteja subordinada.

Na legislação que regulamenta a permanência de pessoas estrangeiras no Brasil é vedada a operação de equipamentos de radiocomunicações por estrangeiros.

Os oficiais de Radiocomunicações formados pelas Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, são também Oficiais da Reserva Não Remuneradas da Marinha do Brasil, a par de suas contribuições como Oficiais da Marinha Mercante.

O sigilo das comunicações a bordo é questão fundamental, ficando o Oficial de Radiocomunicação subordinado diretamente ao Comandante do navio. Esta situação se torna mais evidente e clara nas ocasiões de beligerância e crises internacionais.

O caráter estratégico da radiocomunicação ficou ainda bem registrado no Decreto-Lei nº 4,318, de 21 de maio de 1942, que em seus artigos 1º e 2º estabeleceu o seguinte:

"Art. 1º - enquanto perdurar a atual situação internacional, só poderão servir como Operador de Rádio nas estações dos navios mercantes brasileiros, profissionais cujos nomes tenham sido previamente aprovados pelas autoridades, que poderão determinar a substituição e o desembarque de qualquer operador já em serviço.

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

29/05/96
DATA

ASSINATURA

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
92

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA
INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 025-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA _____

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÀRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO SOCORRO GOMES	PCdoB	PA	02 / 02

Art. 2º - Será negado o passe de saída aos navios mercantes nacionais cujas estações de Rádio não estejam a cargo de operadores julgados aceitáveis pelas Autoridades Navais."

Ademais, a Marinha Mercante está diretamente relacionada com a segurança nacional, sendo considerada para efeito de mobilização e emprego, reserva das Forças Armadas, como previsto no artigo 4º da Lei nº 6.880, de 09 de dezembro de 1980 (Estatuto dos Militares).

Preservar assim a nacionalidade brasileira do único Oficial de radiocomunicações normalmente existente a bordo é fator que possibilitará enfim, harmonizar o complexo legislativo interno e externo regulador desta importante matéria.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 29 de maio de 1996

PARLAMENTAR

29/05/96
DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
93

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 026-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA (X) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÀRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO SOCORRO GOMES	PCdoB	PA	01 / 01

VERSO

INSTRUÇÕES NO

EMENDA Nº AO PL 1.125/96

Artigo 7º, substituir o texto original:

Texto Original:

Art. 7º As embarcações estrangeiras poderão participar do transporte de mercadoria na navegação de cabotagem e na navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio, quando afretadas por armadores brasileiros, observado o dispositivo nos artigos 9º e 10º desta Lei.

Texto Proposto:

Art. 7º As embarcações estrangeiras poderão participar da navegação de cabotagem e navegação de apoio marítimo, quando afretadas por armador brasileiro, observado o disposto nesta lei, concernente a afretamentos de embarcações estrangeiras.

Parágrafo único: as embarcações estrangeiras utilizadas exclusivamente a título de cruzeiro turístico poderão participar da navegação de cabotagem e navegação interior de percurso nacional, afretadas ou não, por armadores brasileiros.

JUSTIFICATIVA:

Com a separação das definições de navegação de apoio marítimo e navegação de apoio portuário, fruto de suas diferenças intrínsecas, há que se adequar a redação deste artigo às novas definições.

Além disso, as navegações interior de percurso nacional, de apoio portuário, e de travessia, por seus caracteres estratégicos e de segurança nacional não devem ser abertas indiscriminadamente a embarcações estrangeiras, principalmente quando se leva em conta que há oferta suficiente de embarcações destinadas a tais navegação no mercado nacional, não havendo, portanto, razão para aumentar o número de embarcações ociosas, desempregando seus tripulantes.

Recebido na Comissão Especial
Em 29 de maio de 1996

PARLAMENTAR

29/05/96
DATA

ASSINATURA

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
94

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 027-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÀRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO SOCORRO GOMES	PCdoB	PA	01 / 01

INSTRUÇÕES NO VERSO

EMENDA Nº AO PL 1.125/95

Artigo 1º, acrescentar inciso IV:

Texto Proposto:

IV - às embarcações usadas para transporte de passageiros, excetuando as utilizadas a título de cruzeiro turístico.

JUSTIFICATIVA:

O novo texto constitucional, ao permitir o livre emprego de embarcações estrangeiras na cabotagem, no transporte de passageiros, visa, obviamente, e com toda razão, o incremento e o incentivo às atividades turísticas no país.

Entretanto, valer-se desta idéia para permitir que embarcações estrangeiras venham a operar no tráfico de passageiros entre, por exemplo, Rio de Janeiro - Niterói, Santos - Guarujá, Salvador - Itaparica, Manaus - Careiro e outras travessias que se caracterizam por ser um serviço público concedido, se constitui num exagero e numa exportação de empregos de marinheiros regionais - trabalhadores tipicamente de baixa renda, para trabalhadores de outros países.

Cabe, portanto, ao legislador responsável e preocupado com o nível de emprego no pais e com o bem estar de nossa população de baixa renda, preservar para embarcações e tripulantes brasileiros estas atividades de travessia.

Especial

29 de maio de 1996

PARLAMENTAR

29/05/96
DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
95

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 028.CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 /95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÀRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO SOCORRO GOMES	PCdoB	PA	01 / 01

INSTRUÇÕES NO VERSO

EMENDA Nº AO PL 1.125/96

Capítulo V - acrescentar novo artigo, com a seguinte redação:

Texto Proposto:

Art.___ - A operação ou exploração da navegação interior de percurso nacional, de apoio portuário e de travessia, são privativas de embarcações brasileiras.

JUSTIFICATIVA:

As navegações interior de percurso nacional, de apoio portuário e de travessia, por seus caracteres estratégicos e de segurança nacional não devem ser abertas a embarcações estrangeiras, principalmente quando se leva em conta que há oferta suficiente e até mesmo excessiva de embarcações destinadas a tais navegações no mercado nacional, não havendo, portanto, razão para aumentar o número de embarcações ociosas, desempregando seus tripulantes, na maioria trabalhadores de baixa renda.

Recebido na Comissão Especial
Em 29 de maio de 1996

PARLAMENTAR

29/05/96
DATA

ASSINATURA

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
96

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 029-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÀRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO SOCORRO GOMES	PCdoB	PA	01 / 01

EMENDA Nº AO PL 1.125/95

Artigo 2º , acrescentar inciso com a seguinte redação:

Texto Proposto:

- embarcação - qualquer construção capaz de transportar pessoas, objetos ou mercadorias, ou capaz de viabilizar a operação de equipamentos, suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não.

JUSTIFICATIVA:

Ao longo de todo o PL há a menção frequente e continuada da expressão "embarcação". Portanto, em razão da clareza e do aperfeiçoamento desta lei, faz-se mister definir-se tal expressão.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em 29 de maio de 1996

PARLAMENTAR

29/05/96
DATA

Socorro Gomes
ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 030-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÀRIO

AUTOR	**PARTIDO**	**UF**	**PÁGINA**
DEPUTADO SOCORRO GOMES	PCdoB	PA	01 / 01

INSTRUÇÕES NO VERSO

EMENDA Nº AO PL 1.125/96

Capítulo V - acrescentar novo artigo, com a seguinte redação:

Texto Proposto:

Art.____ - A operação ou exploração do transporte de passageiros, ao longo da costa brasileira, ilhas oceânicas e águas interiores, com exceção das realizadas a título de cruzeiro turístico, são privativas de embarcações brasileiras.

JUSTIFICATIVA:

O novo texto constitucional, ao permitir o livre emprego de embarcações estrangeiras na cabotagem, no transporte de passageiros, visa, obviamente, e com toda razão, o incremento e o incentivo às atividades turísticas no país.

Entretanto valer-se desta idéia para permitir que embarcações estrangeiras venham a operar no tráfico de passageiros entre, por exemplo, Rio de Janeiro-Niterói, Santos-Guarujá, Salvador-Itaparica, Manaus-Careiro e outras travessias, que se caracterizam por ser um serviço público concedido, se constitui num exagero e numa exportação de empregos de marinheiros regionais - trabalhadores tipicamente de baixa renda, para trabalhadores de outros países.

Cabe, portanto, ao legislador responsável e preocupado com o nível de emprego no pais e com o bem estar de nossa população de baixa renda, preservar para embarcações e tripulantes brasileiros estas atividades de travessia.

Recebido na Comissão Especial
Em 29 de maio de 1996

PARLAMENTAR

19/05/96
DATA

ASSINATURA

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
98

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 031-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO SOCORRO GOMES	PCdoB	PA	01 / 01

EMENDA Nº AO PL 1.125/96

Capítulo V - acrescentar novo artigo, com a seguinte redação:

Texto Proposto:

Art.___ - A navegação do Mercosul e a do Tratado de Cooperação Amazônica obedecerão regras especificas nos respectivos tratados:

JUSTIFICATIVA:

A navegação do Mercosul e a do Tratado de Cooperação Amazônica possuem características e regulamentações próprias e específicas, emanadas dos respectivos tratados.

Desta forma, cabe a esta lei ratificar previamente tais regulamentações e eventuais mudanças futuras, de modo a mantê-la consentânea e atualizada com as evoluções dos tratados, sem criar a necessidade de modificá-la.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido 29 maio 1996

PARLAMENTAR

27/05/96
DATA

Socorro Gomes
ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
99

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 032-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA _____

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO SOCORRO GOMES	PCdoB	PA	01 / 01

EMENDA Nº AO PL 1.125/95

Artigo 2º, acrescentar novo inciso com a seguinte redação:

Texto Proposto:

- navegação de travessia - aquela efetuada entre pontos localizados na mesma baía, enseada ou angra, ou entre margens de rios ou lagos no território nacional, para apoio à integração de modais, transporte de passageiros e transporte de cargas.

JUSTIFICATIVA:

A navegação de travessia é um importante e específico segmento da navegação interior, apresentando entretanto, características operacionais peculiares, exigindo desta forma regulamentação própria, necessitando, por via de consequência ser definido no texto da presente lei.

INSTRUÇÕES NO VERSO

29 maio 1996

PARLAMENTAR

29/05/96
DATA

ASSINATURA

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
100

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 033-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÀRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO SOCORRO GOMES	PCdoB	PA	01 / 01

EMENDA Nº AO PL 1.125/95

Artigo 2º, acrescentar novo inciso com a seguinte redação:

Texto Proposto:

- navegação do Tratado de Cooperação Amazônica: a realizada entre pontos dos territórios dos Países signatários deste Tratado.

JUSTIFICATIVA:

O Tratado de Cooperação Amazônica criou regras específicas para a navegação entre pontos dos territórios dos países dele signatários. Daí a necessidade de se definir nesta lei tal navegação, de modo a caracterizar sua especificidade e possibilitar sua futura regulamentação.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em 29 de maio de 1996

PARLAMENTAR

29/05/96
DATA

Socorro Gomes
ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
101

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 034-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA (x) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÀRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO SOCORRO GOMES	PCdoB	PA	01 / 01

EMENDA Nº AO PL 1.125/95

Artigo 2º, inciso VI: cancelar o inciso, acrescentar 2 (dois) outros em seu lugar, renumerando-se os demais:

Texto Original:

VI navegação de apoio: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações marítimas

Texto Proposto:

VI - navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica Exclusiva, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbunetos;

VII - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários para atendimento a embarcações e instalações portuárias.

JUSTIFICATIVA:

As navegações de apoio marítimo e apoio portuário possuem características e especificidade próprias que as tornam significativamente diferentes, a ponto de ficar inadequado, defini-las conjuntamente, sob o título de navegação de apoio, como consta no texto original do projeto.

Faz-se necessário, portanto, estabelecer as duas definições em separado, de modo a permitir que a legislação e regulamentação desses regimes de navegação se realizem, respeitando essas diferenças.

29 maio /1996

PARLAMENTAR

27/05/96
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
102

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA
INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 035-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÀRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO SOCORRO GOMES	PCdoB	PA	01 / 01

EMENDA Nº AO PL 1.125/95

Artigo 2 º, acrescentar novo inciso com a seguinte redação:

Texto Proposto:

- cruzeiro turístico: transporte de pessoas em excursões de lazer para pontos de interesse turístico na costa brasileira e ilhas oceânicas, e entre estes e outros pontos localizados em águas interiores brasileiras.

JUSTIFICATIVA:

É necessário definir-se cruzeiro turístico, para maior clareza desta lei e para compatibilizá-la com a emenda proposta ao artigo 1º.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
29 maio 1996

PARLAMENTAR

29/05/96
DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
103

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 036-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE

( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL TRANSPORTE AQUAVIÁRIO PL 1.125/95

AUTOR

DEPUTADO CARLOS SANTANA | **PARTIDO** PT | **UF** RJ | **PÁGINA** /

INSTRUÇÕES NO VERSO

ACRESCENTAR INCISO IV:

IV - ÀS EMBARCAÇOES USADAS PARA TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, EXCETUANDO AS UTILIZADAS A TÍTULO DE CRUZEIRO TURÍSTICO.

JUSTIFICATIVA:

O NOVO TEXTO CONSTITUCIONAL, AO PERMITIR O LIVRE EMPREGO DE EMBARCAÇOES ESTRANGEIRAS NA CABOTAGEM, NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, VISA, OBVIAMENTE, E COM TODA RAZAO, O INCREMENTO E O INCENTIVO ÀS ATIVIDADES TURÍSTICAS NO PAÍS.

ENTRETANTO VALER-SE DESTA IDÉIA PARA PERMITIR QUE EMBARCAÇOES ESTRANGEIRAS VENHAM A OPERAR NO TRÁFEGO DE PASSAGEIROS ENTRE, POR EXEMPLO, RIO DE JANEIRO - NITERÓI, SANTOS - GUARUJÁ, SALVADOR - ITAPARICA, MANAUS - CAREIRO E OUTRAS TRAVESSIAS QUE AS CARACTERIZAM POR SER UM SERVIÇO PÚBLICO CONCEDIDO, SE CONSTITUI NUM EXAGERO E NUMA EXPORTAÇAO DE EMPREGOS DE MARINHEIROS REGIONAIS - TRABALHADORES TIPICAMENTE DE BAIXA RENDA, PARA TRABALHADORES DE OUTROS PAÍSES.

CABE, PORTANTO, AO LEGISLADOR RESPONSÁVEL E PREOCUPADO COM O NÍVEL DE EMPREGO NO PAÍS E COM O BEM ESTAR DE NOSSA POPULAÇAO DE BAIXA RENDA PRESERVAR PARA EMBARCAÇOES E TRIPULANTES BRASILEIROS ESTAS ATIVIDADES DE TRAVESSIA.

Recebido na Comissão Especial
Em. 29 de maio de 1996

PARLAMENTAR

29/05/96
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 037-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE

( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL TRANSPORTE AQUAVIÁRIO PL 1.125/95

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO CARLOS SANTANA	PT	RJ	1 / 1

ART. 2º, ACRESCENTAR INCISO COM A SEGUINTE REDAÇAO:

EMBARCAÇAO - QUALQUER CONSTRUÇAO CAPAZ DE TRANSPORTAR PESSOAS, OBJETOS OU MERCADORIAS, OU CAPAZ DE VIABILIZAR A OPERAÇAO DE EQUIPAMENTOS, SUSCETÍVEL DE SE LOCOMOVER NA ÁGUA, POR MEIOS PRÓPRIOS OU NAO.

JUSTIFICATIVA:

AO LONGO DE TODO O PL HÁ A MENÇAO FREQUENTE E CONTINUADA DA EXPRESSAO "EMBARCAÇAO". PORTANTO EM RAZAO DA CLAREZA E DO APERFEIÇOAMENTO DESTA LEI, FAZ-SE MISTER DEFINIR-SE TAL EXPRESSAO.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em 29 de maio de 1996

29/05/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

038-CE/96

PROPOSIÇÃO

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA (X) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL TRANSPORTE AQUAVIÁRIO PL 1.125/95

AUTOR

DEPUTADO CARLOS SANTANA | **PARTIDO** PT | **UF** RJ | **PÁGINA** 1 / 1

ARTIGO 2º, INCISO VI: CANCELAR O INCISO, ACRESCENTANDO DOIS (2) OUTROS EM SEU LUGAR, RENUMERANDO-SE OS DEMAIS:

VI - NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO: A REALIZADA PARA O APOIO LOGÍSTICO A EMBARCAÇÕES E INSTALAÇÕES EM ÁGUAS TERRITORIAIS NACIONAIS E NA ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA, QUE ATUEM NAS ATIVIDADES DE PESQUISA E LAVRA DE MINERAIS E HIDROCARBONETOS;

VII - NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO: A REALIZADA EXCLUSIVAMENTE NOS PORTOS E TERMINAIS AQUAVIÁRIOS PARA ATENDIMENTO A EMBARCAÇÕES E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS.

JUSTIFICATIVA:

AS NAVEGAÇÕES DE APOIO MARÍTIMO E APOIO PORTUÁRIO POSSUEM CARACTERÍSTICAS E ESPECIFICIDADE PRÓPRIAS QUE AS TORNAM RAZOAVELMENTE DIFERENTES, A PONTO DE FICAR INADEQUADO, DEFINI-LAS CONJUNTAMENTE, SOB O TÍTULO DE NAVEGAÇÃO DE APOIO, COMO CONSTA NO TEXTO ORIGINAL DO PROJETO.

FAZ-SE NECESSÁRIO PORTANTO ESTABELECER AS DUAS DEFINIÇÕES EM SEPARADO, DE MODO A PERMITIR QUE A LEGISLAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO DESSES REGIMES DE NAVEGAÇÃO SE REALIZEM, RESPEITANDO ESSAS DIFERENÇAS.

Em, 29 de maio de 1996

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

29/05/96
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 039-CE/96

PROPOSIÇÃO 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE

( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL TRANSPORTE AQUAVIÁRIO PL 1.125/95

AUTOR

DEPUTADO CARLOS SANTANA | **PARTIDO** PT | **UF** RJ | **PÁGINA** 1 / 1

ARTIGO 2º, ACRESCENTAR NOVO INCISO COM A SEGUINTE REDAÇÃO:

- CRUZEIRO TURÍSTICO: TRANSPORTE DE PESSOAS EM EXCURSÕES DE LAZER PARA PONTOS DE INTERESSE TURÍSTICO NA COSTA BRASILEIRA E ILHAS OCEÂNICAS, E ENTRE ESTES E OUTROS PONTOS LOCALIZADOS EM ÁGUAS INTERIORES BRASILEIRAS.

JUSTIFICATIVA:

É NECESSÁRIO DEFINIR-SE CRUZEIRO TURÍSTICO, PARA MAIOR CLAREZA DESTA LEI E PARA COMPATIBILIZÁ-LA COM EMENDA PROPOSTA AO ARTIGO 8º.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 29 de maio de 1996

29/05/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

040-CE/96

PROPOSIÇÃO

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE

( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL TRANSPORTE AQUAVIÁRIO PL 1.125/95

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO CARLOS SANTANA	PT	RJ	1 / 2

INSTRUÇÕES NO VERSO

ARTIGO 4º, ACRESCENTAR PARÁGRAFO ÚNICO, COM A SEGUINTE REDAÇÃO:

PARÁGRAFO ÚNICO - SERÃO BRASILEIROS OS OFICIAIS DE RADIOCOMUNICAÇÕES, QUANDO HOUVER OBRIGATORIEDADE DE EMBARQUE NAS EMBARCAÇÕES BRASILEIRAS.

JUSTIFICATIVA:

A CATEGORIA DOS OFICIAIS DE RADIOCOMUNICAÇÕES É REGULADA PELA CONVENÇÃO INTERNACIONAL DE TELECOMUNICAÇÕES, DA UNIÃO INTERNACIONAL DE TELECOMUNICAÇÕES (UIT), CUJO REGULAMENTO DE RADIOCOMUNICAÇÕES, NO SEU ARTIGO 55, ESTABELECE QUE TODA ESTAÇÃO RÁDIO-TELEGRÁFICA DE BORDO DEVERÁ SER OPERADA POR PORTADOR DE CERTIFICADO EXPEDIDO OU RECONHECIDO PELO GOVERNO AO QUAL A ESTAÇÃO ESTEJA SUBORDINADA.

NA LEGISLAÇÃO QUE REGULAMENTA A PERMANÊNCIA DE PESSOAS ESTRANGEIRAS NO BRASIL É VEDADA A OPERAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE RADIO-COMUNICAÇÕES POR ESTRANGEIROS.

OS OFICIAIS DE RADIOCOMUNICAÇÕES FORMADOS PELAS ESCOLAS DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE, SÃO TAMBÉM OFICIAIS DA RESERVA NÃO REMUNERADA DA MARINHA DO BRASIL, A PAR DE SUAS ATRIBUIÇÕES COMO OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE.

O SIGILO DAS COMUNICAÇÕES A BORDO É QUESTÃO FUNDAMENTAL, FICANDO O OFICIAL DE RADIOCOMUNICAÇÕES SUBORDINADO DIRETAMENTE AO COMANDANTE DO NAVIO. ESTA SITUAÇÃO SE TORNA MAIS EVIDENTE E CLARA NAS OCASIÕES DE ESTADO DE BELIGERÂNCIA E CRISES INTERNACIONAIS.

O CARÁTER ESTRATÉGICO DA RADIOCOMUNICAÇÕES FICOU AINDA BEM REGISTRADO NO DECRETO-LEI Nº 4.318, DE 21 DE MAIO DE 1942,

Recebido na Comissão Em, 29 / maio / 96

PARLAMENTAR

29/05/96
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 040-CE/96

PROPOSIÇÃO 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESCPECIAL TRANSPORTE AQUAVIÁRIO PL 1.125/95

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO CARLOS SANTANA	PT	RJ	2 / 2

QUE EM SEUS ARTIGOS 1º E 2º ESTABELECEU O SEGUINTE:

ART. 1º - ENQUANTO PERDURAR A ATUAL SITUAÇÃO INTERNACIONAL, SÓ PODERÃO SERVIR COMO OPERADORES RÁDIO NAS ESTAÇÕES DOS NAVIOS MERCANTES BRASILEIROS PROFISSIONAIS CUJOS NOMES TENHAM SIDO PREVIAMENTE APROVADOS PELAS AUTORIDADES, QUE PODERÃO DETERMINAR A SUBSTITUIÇÃO E O DESEMBARQUE DE QUALQUER OPERADOR JÁ EM SERVIÇO.

ART. 2º - SERÁ NEGADO O PASSE DE SAÍDA AOS NAVIOS MERCANTES NACIONAIS CUJAS ESTAÇÕES RÁDIO NÃO ESTEJAM A CARGO DE OPERADORES JULGADOS ACEITÁVEIS PELAS AUTORIDADES NAVAIS.

ADEMAIS, A MARINHA MERCANTE ESTÁ DIRETAMENTE RELACIONADA COM A SEGURANÇA NACIONAL, SENDO CONSIDERADA PARA EFEITOS DE MOBILIZAÇÃO E EMPREGO, RESERVA DAS FORÇAS ARMADAS, COMO PREVISTO NO ARTIGO 4º DA LEI Nº 6.880, DE 09 DE DEZEMBRO DE 1980 (ESTATUTO DOS MILITARES).

PRESERVAR ASSIM A NACIONALIDADE BRASILEIRA DO ÚNICO OFICIAL DE RADIOCOMUNICAÇÕES NORMALMENTE EXISTENTE A BORDO É FATOR QUE POSSIBILITARÁ ENFIM, HARMONIZAR O COMPLEXO LEGISLATIVO INTERNO E EXTERNO REGULADOR DESTA IMPORTANTE MATÉRIA.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 29 de maio de 1996

PARLAMENTAR

29/05/96
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 041. CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 /95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA (X) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL TRANSPORTE AQUAVIÁRIO PL 1.125/95

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO CARLOS SANTANA	PT	RJ	1 / 1

ARTIGO 7º, SUBSTITUIR O TEXTO ORIGINAL

ART. 7º - AS EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS PODERÃO PARTICIPAR DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM E NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO, QUANDO AFRETADA Á ARMADOR BRASILEIRO , OBSERVADO O DISPOSTO NOS ARTIGOS DESTA LEI, CONCERNENTES A AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS.

PARÁGRAFO ÚNICO - AS EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS UTILIZADAS EXCLUSIVAMENTE A TÍTULO DE CRUZEIRO TURÍSTICO PODERÃO PARTICIPAR DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM E NAVEGAÇÃO INTERIOR DE PERCURSO NACIONAL, AFRETADAS OU NÃO, POR ARMADORES BRASILEIROS.

JUSTIFICATIVA:

COM A SEPARAÇÃO DAS DEFINIÇÕES DE NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO E NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO, FRUTO DE SUAS DIFERENÇAS INTRÍNSECAS, HÁ QUE SE ADEQUAR A REDAÇÃO DESTE ARTIGO ÀS NOVAS DEFINIÇÕES.

ALÉM DISSO, AS NAVEGAÇÕES INTERIOR DE PERCURSO NACIONAL, DE APOIO PORTUÁRIO E DE TRAVESSIA, POR SEUS CARACTERES ESTRATÉGICOS E DE SEGURANÇA NACIONAL NÃO DEVEM SER ABERTAS A EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS, PRINCIPALMENTE QUANDO SE LEVA EM CONTA QUE HÁ OFERTA SUFICIENTE E ATÉ MESMO RECESSIVA DE EMBARCAÇÕES DESTINADAS A TAIS NAVEGAÇÕES NO MERCADO NACIONAL, NÃO HAVENDO, PORTANTO, RAZÃO PARA AUMENTAR O NÚMERO DE EMBARCAÇÕES OCIOSAS, DESEMPREGANDO SEUS TRIPULANTES, NA MAIORIA TRABALHADORES DE BAIXA RENDA.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 29 de maio de 1996

PARLAMENTAR

29/05/96
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 042-CE/96

PROPOSIÇÃO

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE

( ) ASLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL TRANSPORTE AQUAVIÁRIO PL 1.125/95

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO CARLOS SANTANA	PT	RJ	1 / 1

CAPÍTULO V - ACRESCENTAR NOVO ARTIGO, COM A SEGUINTE REDAÇÃO:

ART. - A OPERAÇÃO OU EXPLORAÇÃO DA NAVEGAÇÃO INTERIOR DE PERCURSO NACIONAL, DE APOIO PORTUÁRIO E DE TRAVESSIA, SÃO PRIVATIVAS DE EMBARCAÇÕES BRASILEIRAS.

JUSTIFICATIVA:

AS NAVEGAÇÕES INTERIOR DE PERCURSO NACIONAL, DE APOIO PORTUÁRIO E DE TRAVESSIA, POR SEUS CARACTERES ESTRATÉGICOS E DE SEGURANÇA NACIONAL NÃO DEVEM SER ABERTAS A EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS, PRINCIPALMENTE QUANDO SE LEVA EM CONTA QUE HÁ OFERTA SUFICIENTE E ATÉ MESMO EXCESSIVA DE EMBARCAÇÕES DESTINADAS A TAIS NAVEGAÇÕES NO MERCADO NACIONAL, NÃO HAVENDO, PORTANTO, RAZÃO PARA AUMENTAR O NÚMERO DE EMBARCAÇÕES OCIOSAS, DESEMPREGANDO SEUS TRIPULANTES, NA MAIORIA TRABALHADORES DE BAIXA RENDA.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 29 de maio de 1996

29/05/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
111

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA
INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 043-CE/96

PROPOSIÇÃO

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE

( ) ASLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL TRANSPORTE AQUAVIÁRIO PL 1.125/95

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO CARLOS SANTANA	PT	RJ	1 / 1

INSTRUÇÕES NO VERSO

CAPÍTULO V - ACRESCENTAR NOVO ARTIGO, COM A SEGUINTE REDAÇÃO:

ART. - A OPERAÇÃO OU EXPLORAÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, AO LONGO DA COSTA BRASILEIRA, ILHAS OCEÂNICAS E ÁGUAS INTERIORES, COM EXCEÇÃO DAS REALIZADAS A TÍTULO DE CRUZEIRO TURÍSTICO, SÃO PRIVATIVAS DE EMBARCAÇÕES BRASILEIRAS.

JUSTIFICATIVA:

O NOVO TEXTO CONSTITUCIONAL, AO PERMITIR O LIVRE EMPREGO DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS NA CABOTAGEM, NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, VISA, OBVIAMENTE, E COM TODA RAZÃO, O INCREMENTO E O INCENTIVO ÀS ATIVIDADES TURÍSTICAS NO PAÍS.

ENTRETANTO VALER-SE DESTA IDÉIA PARA PERMITIR QUE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS VENHAM A OPERAR NO TRÁFEGO DE PASSAGEIROS ENTRE, POR EXEMPLO, RIO DE JANEIRO - NITEROI, SANTOS - GUARUJÁ, SALVADOR ITAPARICA, MANAUS - CARREIRO E OUTRAS TRAVESSIAS QUE A CARACTERIZAM POR SER UM SERVIÇO PÚBLICO CONCEDIDO, SE CONSTITUI NUM EXAGERO E NUMA EXPORTAÇÃO DE EMPREGOS DE MARINHEIROS REGIONAIS - TRABALHADORES TIPICAMENTE DE BAIXA RENDA, PARA TRABALHADORES DE OUTROS PAÍSES.

CABE, PORTANTO, AO LEGISLADOR RESPONSÁVEL E PREOCUPADO COM O NÍVEL DE EMPREGO NO PAÍS E COM O BEM ESTAR DE NOSSA POPULAÇÃO DE BAIXA RENDA PRESERVAR PARA EMBARCAÇÕES E TRIPULANTES BRASILEIROS ESTAS ATIVIDADES DE TRAVESSIA.

Recebido Comissão Especial
Em 29 maio de 1996

PARLAMENTAR

29/05/96
DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA
INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
112

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

044-CE/96

PROJETO DE LEI Nº

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[X] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO

AUTOR

DEPUTADO JAIR BOLSONARO

PARTIDO PPB

UF RJ

PÁGINA 01/ 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o inciso III do art. 10 do projeto.

JUSTIFICATIVA:

O instituto da suspensão de bandeira, como já demonstrado na alteração nº 4 é prejudicial a economia nacional, sendo nefasto por promover uma concorrência predatória às indústrias de construção naval estabelecidas no país, indústrias que realizaram pesados investimentos e que vão ter que desempregar grande contingente de pessoas, gerando significativa crise social.

INSTRUÇÕES NO VERSO

29 maio 1996

PARLAMENTAR

09 / 05 / 96

DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo do Projeto.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
113

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

045-CE /96

PROJETO DE LEI Nº

1.125 /96

CLASSIFICAÇÃO

[X] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO

AUTOR

DEPUTADO JAIR BOLSONARO | PARTIDO PPB | UF RJ | PÁGINA 01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o inciso X do art. 2º do projeto.

JUSTIFICATIVA:

O artifício da suspensão provisória de bandeira é incipiente no mundo, sendo basicamente adotado somente por alguns países de pequeno porte que se caracterizam, na sua maioria, pela atuação internacional como paraísos fiscais. Daí a razão desta prática não ser bem recebida pela comunidade internacional.

Para o caso brasileiro, se por um lado a adoção de tal mecanismo pode trazer, no curto prazo uma oferta maior de navios, aparentemente registrados no país, por outro lado acobertará a importação disfarçada de navios de idade avançada com estado de conservação duvidoso, sem que ocorra o recolhimento por parte do erário público dos impostos devidos nas operações de importação de bens.

Todavia, o maior inconveniente que esta prática, se implementada, trará para o país será: a paralisação seguida do extermínio de nossos estaleiros, uma vez que a concorrência predatória que se instalará no país, com a importação "branca" de navios usados inviabilizará a contratação de navios a serem construídos no Brasil.

Deve-se notar que as indústrias brasileiras mantém alguma proteção alfandegária (um exemplo significativo, por exemplo, a indústria multinacional de veículos). Não parece, portanto, razoável permitir a lei a importação de navios sem pagamento de direitos fiscais.

Em 29 maio 1996

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

09 /05 / 96
DATA

ASSINATURA

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
114

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo do Projeto.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

046.CE / 96

PROJETO DE LEI Nº

1.125/95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [X] MODIFICATIVA

COMISSÃO

AUTOR

DEPUTADO JAIR BOLSONARO

PARTIDO PPB

UF RJ

PÁGINA 01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao caput do art. 9º do projeto a seguinte redação:

"Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira para operar no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou na navegação de apoio marítimo, depende de autorização do órgão competente que a concederá somente nos seguintes casos:"

JUSTIFICATIVA:

A supressão das expressões "por viagem" e "por tempo" torna, na realidade o artigo mais abrangente, incluindo todos os tipos de afretamento, o que fica coerente com o propósito da lei, no que se refere à cabotagem e a navegação de apoio marítimo.

O cancelamento da expressão "interior de percurso nacional" se deve ao fato de outras emendas apresentadas sugerirem que tal navegação, pelas suas implicações até de segurança nacional, e por empregar, na sua maioria, marinheiros regionais, ou seja, pessoas com conhecimentos da geografia local, e que são trabalhadores de baixa renda, não deve ser incluída no rol das classes de navegação que podem ser exercidas por embarcações estrangeiras. Tal raciocínio também se aplica à navegação de apoio portuário, que por seu turno e por embarcações estrangeiras. Tal raciocínio também se aplica à navegação de apoio portuário, que por seu turno e por suas especificidades está sendo sugerida ter sua definição e, consequentemente, sua regulamentação futura desmembrada da navegação de apoio marítimo.

Por outro lado, a substituição da expressão "só poderá ocorrer nos seguintes casos" pela expressão "que a concederá somente nos seguintes casos" visa simplificar o tramite burocrático do processo de autorização, agilizando-o e compatibilizando-o com o dinamismo necessário do mercado de afretamentos.

Recebido
29 maio 1996

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

09 / 05/ 96
DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo do Projeto.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
115

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

047-E/96

PROJETO DE LEI Nº

1.125/95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [X] MODIFICATIVA

COMISSÃO

AUTOR

DEPUTADO JAIR BOLSONARO | PARTIDO PPB | UF RJ | PÁGINA 01/01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso I do art. 10 do projeto a seguinte redação:

"Art. 10.....

I - de bandeira brasileira e das embarcações estrangeiras, **enquadradas no artigo 12 desta Lei**, para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;"

JUSTIFICATIVA:

O afretamento de embarcações estrangeiras implica num dispêndio de divisas, que não deve ocorrer, principalmente quando se consideram os valores globais que tais afretamentos podem alcançar, sem o conhecimento prévio e a devida autorização do Governo, de modo a permiti-lo avaliar e controlar o impacto sobre o balanço de pagamentos.

Entretanto, o afretamento das embarcações estrangeiras, enquadradas no novo artigo 12 (alteração nº 11) que, em última análise, são de propriedade de empresas brasileiras de navegação, pode ocorrer sem autorização prévia do Governo que exercerá seu controle sobre essas empresas e seus afretamentos através de outros mecanismos legais (Declaração de Imposto de Renda, etc.).

Recebido na Comissão Especial
Em, 29 de maio de 1996

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

09/05/96
DATA

ASSINATURA

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
116

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo do Projeto.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

048-C / 96

PROJETO DE LEI Nº

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [X] MODIFICATIVA

COMISSÃO

AUTOR

DEPUTADO JAIR BOLSONARO | PARTIDO PPB | UF RJ | PÁGINA 01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 4º do projeto a seguinte redação:

"Art. 4º Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante e pelo menos 2/3 (dois terços) dos demais tripulantes."

JUSTIFICATIVA:

A legislação trabalhista brasileira impõe um mínimo de 2/3 de brasileiros em qualquer atividade profissional. As razões óbvias dessa exigência são exacerbadas no caso dos navios, que passam a maior parte do tempo fora do território nacional e que desempenham ou podem, a qualquer momento, ser chamados a desempenhar atividades de segurança nacional.

Impõe-se pois a obrigação da tripulação dos navios de bandeira e registro brasileiro ser formada por um mínimo de 2/3 de brasileiros.

A experiência dos navios de pesca, de utilizar apenas o Comandante brasileiro tem propiciado fraudes, uma vez que as empresas estrangeiras contratam nacionais brasileiros para exercerem o cargo de Comandante apenas de direito e não de fato, ficando essas pessoas, na realidade, como meros passageiros a bordo.

Ademais, sem embarcar como 2º Piloto, 1º Piloto e Capitão de Cabotagem, ninguém poderá chegar a Capitão de Longo Curso.

Na verdade, sendo uma atividade cuja ascensão profissional se faz baseada no encarreiramento, prática e experiência, se a lei só garantir empregos para o último nível de carreira (Comandante e Chefe de Máquinas), a profissão de marítimo estará fadada à extinção.

Recebido
Em 29 maio de 1996

PARLAMENTAR

09 / 05 / 96
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo do Projeto.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
117

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº
049-CE /96

PROJETO DE LEI Nº
1.125 /95

CLASSIFICAÇÃO
[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [x] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO

AUTOR
DEPUTADO JAIR BOLSONARO | PARTIDO PPB | UF RJ | PÁGINA 01 /01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao Art. 2º do projeto o seguinte inciso:

" - frete aquaviário internacional: mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzida por embarcação;"

JUSTIFICATIVA:

As transações comerciais internacionais abrangiam, inicialmente, apenas a exportação e a importação de mercadorias. Com a evolução deste intercâmbio passaram a existir, cada vez com maior expressão e com o mesmo tipo de impacto no balanço de pagamentos das nações, as exportações e importações de serviços.

Entretanto, dados o paralelo existente entre o comércio de mercadorias - as mercadorias visiveis - e o comércio de fretes, a teoria econômica passou a designar estes como mercadorias invisíveis.

O transporte aquaviário (fretes), além de ser o principal item da pauta de serviços do nosso balanço de pagamentos é também, e principalmente, uma atividade industrial desenvolvida pela verdadeira fábrica itinerante que é o navio. Servindo-se de diversos insumos inerentes à atividade industrial - maquinário, energia elétrica, pessoal, etc. - o navio produz o frete, mercadoria invisível.

A caracterização formal do frete aquaviário internacional, como mercadoria invisivel, é importantíssima no contexto desta legislação, posto que permite estabelecer, a partir dela, o tratamento fiscal e os incentivos concedidos aos fretes, que devem ser idênticos àqueles aplicáveis ao comércio exterior das mercadorias tradicionais.

Esta caracterização está consagrada, por exemplo, no "Merchant Act", dos EUA, para que seja estendida ao transporte aquaviário a jurisdição da legislação americana de combate a práticas desleais e ilegais no comércio internacional.

A partir deste fundamento, poderão então ser aplicados os chamados direitos compensatórios.

Recebido na Comissão Especial
Em, 21 de maio de 1996

PARLAMENTAR

09 /05 /96
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

Lote: 74
PL Nº 1125/1995
Caixa: 53
118

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo do Projeto.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

OSD-CE / 96

PROJETO DE LEI Nº

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [x] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO

AUTOR

DEPUTADO JAIR BOLSONARO | PARTIDO PPB | UF RJ | PÁGINA 01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao Art. 2º do projeto o seguinte inciso:

" - navegação do Mercosul ou médio curso: a realizada entre portos brasileiros e portos dos países membros do Mercosul;"

JUSTIFICATIVA:

A posição geográfica, política e econômica do Brasil na América do Sul consagrou historicamente a existência de três classes de navegação marítima: a de longo curso, realizada entre o Brasil e outros continentes; a de cabotagem, navegação entre os cabos extremos do país, sendo portanto de âmbito doméstico (entre portos brasileiros) e a de grande cabotagem, realizada entre portos brasileiros e de países da América do Sul.

Esta conceituação leva em conta aspectos da segurança da navegação, a existência ou não de alternativas terrestres e, sobretudo, as peculiaridades do relacionamento com os países limítrofes ao Brasil.

Tais peculiaridades assumem no presente e assumirão no futuro peso muito maior e crescente, dado o advento do Mercosul, cujo acordo aborda, especificamente a questão dos transportes entre os países membros. A Lei deve permitir reconhecer que a navegação realizada entre os países membros do Mercosul é diferente, devendo, por via de consequência, ser tratada diferentemente da navegação realizada entre o Brasil e os outros continentes.

Esta diferenciação é primordial no contexto do Mercosul, uma vez que permitirá ao Brasil se adequar, de forma expedita, às evoluções naturais do acordo, sem que seja necessário alterar toda sua legislação sobre navegação.

A diferenciação da grande cabotagem permitirá compatibilizar de maneira simples, a futura lei, com o Mercosul.

Deve-se notar que o Mercado Comum Europeu criou também uma disposição especial para estes tráfegos. Pelo princípio da reciprocidade devemos fazer a mesma distinção que o Mercado Comum fez.

Recebido na Coordenação Especial
Em 29 maio 1996

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

09/ 05/ 96
DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo do Projeto.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
119

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

051-CE / 96

PROJETO DE LEI Nº

1.125/95

CLASSIFICAÇÃO

[X] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO

AUTOR

DEPUTADO JAIR BOLSONARO

PARTIDO PPB

UF RJ

PÁGINA 01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o inciso II do art. 3º do projeto

JUSTIFICATIVA:

Com a supressão da definição da suspensão provisória de bandeira constante de Emenda Supressiva nº , este dispositivo torna-se automaticamente sem efeito.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 29 de maio de 1996

09 / 05 / 96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
120

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo do Projeto.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

052-CE/96

PROJETO DE LEI Nº

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [X] MODIFICATIVA

COMISSÃO

AUTOR

DEPUTADO JAIR BOLSONARO | PARTIDO PPB | UF RJ | PÁGINA 01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao Art. 2º, inciso II, do projeto a seguinte redação:

"Art. 2º .....

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, **ou parte dela**, para operá-la por tempo determinado;"

JUSTIFICATIVA

O acréscimo da expressão "**ou parte dela**" institucionaliza a prática consagrada internacionalmente, do afretamento de espaço.

Aliás, na definição de afretamento por viagem (inciso III deste mesmo artigo), tal mecanismo é previsto. Como ele se aplica, tanto nos afretamentos por viagem quanto nos afretamentos por tempo, acredita-se que tenha sido um lapso do autor do PL 1125/95 a não inclusão da expressão em tela na definição de afretamento por tempo.

29 mai 1996

PARLAMENTAR

09 / 05 / 96
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo do Projeto.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74
PL Nº 1125/1995
121
Caixa: 53

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

053-CE / 96

PROJETO DE LEI Nº

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [X] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE

AUTOR

DEPUTADO JOSE CARLOS VIEIRA | PARTIDO | UF | PÁGINA 01/01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao artigo 15º do Projeto de Lei n.º 1.125/95, a revogação artigo 6º da Lei n.º 7.652 de 03 de fevereiro de 1988.

Art. 15º -. Revogam-se os Decretos-Leis nºs. 666, de 2 de julho de 1969, 687, de 16 de julho de 1969, 1.143, de 30 de dezembro de 1970 e o artigo 6º da Lei n.º 7.652 de 03 de fevereiro de 1988.

JUSTIFICATIVA

O artigo 6º da Lei n.º 7.652, de 03 de fevereiro de 1988, discrimina o capital estrangeiro ao determinar que o registro da propriedade de embarcações no país seja deferido a brasileiros natos ou a sociedade constituída de acordo com a lei brasileira, administrada por brasileiros natos, cujo capital votante pertença, em pelo menos 60% a brasileiros natos.

Este artigo é incompatível com o novo conceito de empresa brasileira aprovada no Congresso Nacional, através da Proposta de Emenda Constitucional n.º 05/95.

O Projeto de Lei n.º 1.125/95 em seu inciso VI do artigo 2º, atualiza a definição de armador brasileiro, compatibilizando-o com a nova definição de empresa brasileira. Entretanto, o artigo 6º. da Lei n.º 7.652/88 mantém a discriminação, quanto ao registro da propriedade de embarcações no país.

Uma vez que a Emenda Constitucional aprovada (PEC 05/95) suprimiu do texto da Lei Maior a discriminação ao capital estrangeiro, não explicitando o novo conceito de empresa brasileira (revogação do artigo 171 da C.F.), torna-se necessário a supressão do artigo 6º da Lei n.º 7.652/88, para evitar a ocorrência de futuros problemas jurídicos, os quais, seriam suficientes para representar uma forte barreira ao ingresso de capitais estrangeiros no setor de transporte marítimo.

Recebido na Comissão Especial
Em 30 de maio de 1996

PARLAMENTAR

/ /
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
122

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 054-CE/96

PROPOSIÇÃO

PROJETO DE LEI Nº /1125/96

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA (X) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO TELMA DE SOUZA	PT	SP	01 /01

EMENDA MODIFICATIVA AO PL/1115/96

ARTIGO 11, PARÁGRAFO ÚNICO:

TEXTO ORIGINAL:

PARÁGRAFO ÚNICO - As embarcações registradas no Registro Especial Brasileiro serão aplicadas normas especiais de caráter fiscal aduaneiro previdenciário, trabalhista e securitário.

TEXTO PROPOSTO:

PARÁGRAFO ÚNICO - As embarçações registradas no Registro Especial Brasileiro serão aplicadas normas especiais de caráter fiscal, aduaneiro e securitário.

JUSTIFICATIVA

A emenda ora proposta retira do parágrafo as palavras "previdenciário" e "trabalhista", uma vez que tais exclusões, a lei então aprovada já nasceria morta, pela eiva do vício da inconstitucionalidade.

Ademais, a adoção do Registro Especial Brasileiro para embarcações brasileiras, operadas por armadores brasileiros, destinada à navegação de longo curso e interior de percurso internacional e reguladas por normas especiais fiscais, aduaneiras e securitários , já proporcionaram a competitividade do setor em relação aos concorrentes estrangeiros, afora outros consideráveis benefícios institucionais já previstos nos financiamentos para construção e reparos de embarcações, através do Fundo da Marinha Mercante.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em 30 de junho de 1996

PARLAMENTAR

/ /
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

CE 055 / 96

PROJETO DE LEI Nº

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE

AUTOR

DEPUTADO Gervásio Oliveira | PARTIDO PSB | UF AP | PÁGINA 1 / 1

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 9º do projeto a seguinte redação:

" art. 9º: O afretamento de embarcações estrangeiras, para operar no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem, sendo - vedado para navegação interior e de apoio, depende de autorização do órgão competente, e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

JUSTIFICAÇÃO:

Não se pode admitir afretamento de embarcações estrangeiras para a navegação interior e de apoio, o que nenhum país do mundo - permite.

Não fosse este aspecto, há que ser ressaltado que a frota nacional é perfeitamente compatível com a demanda de cargas, e o comportamento histórico de sua progressão e projeção, não indicam, que possa futuramente haver estrangulamento.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 31 de maio de 1996
Edus

PARLAMENTAR

/ /
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

CE 056/96

PROJETO DE LEI Nº

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE

AUTOR

DEPUTADO Gervásio Oliveira | PARTIDO PSB | UF AP | PÁGINA 1 / 1

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Cria art. no capítulo IV, e renumera os demais, com a seguinte redação:

"Art. O cartão de lotação nas embarcações de bandeira brasileira será definido por seus armadores, que na sua definição respeitarão os principios de segurança e operacionalidade da embarcação, da navegação e bem estar da tripulação."

JUSTIFICAÇAO

O atual ordenamento jurídico atribui à marinha de guerra, através das Capitanias dos portos, a Competência para definir a tripulação de cada embarcação.

Entretanto, nem sempre têm sido observados, nessas definições, aspectos de nova tecnologia, automoção de equipamentos, melhor competitividade e economicidade.

Tais aspectos, entendemos, poderá serem melhor avaliados pelo próprio armador.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 31 de maio de 1996
EdS

/ /
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

Lote: 74
PL Nº 1125/1995
125
Caixa: 53

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo do Projeto.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

III - INFORMAÇÕES ADICIONAIS

Comissão de Seguridade Social e Família - sala 9 - Anexo II da Câmara dos Deputados - Telefones: 311.7021 e 311.7016

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

CE 057/96

PROJETO DE LEI Nº

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE

AUTOR

DEPUTADO Gervásio Oliveira | PARTIDO PSB | UF AP | PÁGINA 1 / 1

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescenta-se inciso, ao art. 2º, com a seguinte redação.

"Navegação de travessia: aquela efetuada entre portos interiores nacionais, ou em ligações internacionais, para apoio a intermodalidade, em transposições fluviais, não superiores a onze milhas nauticas."

JUSTIFICAÇÃO

A navegação de travessia, principalmente na Amazônia, é um importante segmento da navegação interior, porém, possuindo caracteristicas operacionais peculiares, exigindo, desta forma, regulamentação própria, o que fez com que seja necessária a sua caracterização no texto legal.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 31 de maio de 1996

PARLAMENTAR

/ /
DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo do Projeto.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

III - INFORMAÇÕES ADICIONAIS

Comissão de Seguridade Social e Família - sala 9 - Anexo II da Câmara dos Deputados - Telefones: 311.7021 e 311.7016

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
126

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

CE 058 /96

PROJETO DE LEI Nº

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE

AUTOR

DEPUTADO Gervásio Oliveira | PARTIDO PSB | UF AP | PÁGINA 1 / 1

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescenta inciso no art. 2º, com a seguinte redação.

" Inciso: Navegação do MERCOSUL e do tratado de Cooperação Amazônica: a ser realizada entre portos dos países signatários destes tratados.

JUSTIFICAÇÃO

É importante que se configure esta definição, o que por ceto facilitará possíveis acordos bi ou multi-laterais em relação à navegação entre estes países.

Da mesma forma, isto demonstrará aos países da América do Sul, a relevância que o Brasil está a imprimir nas suas relações, sejam com os países do cone sul, sejam com que os que com ele condividem a Amazônia.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 31 de maio de 1996

PARLAMENTAR

/ /
DATA

ASSINATURA

Lote: 74
PL Nº 1125/1995
127
Caixa: 53

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

- INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo do Projeto.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

III - INFORMAÇÕES ADICIONAIS

Comissão de Seguridade Social e Família - sala 9 - Anexo II da Câmara dos Deputados - Telefones: 311.7021 e 311.7016

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

CE 059/96

PROJETO DE LEI Nº

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE

AUTOR

DEPUTADO Gervásio Oliveira | PARTIDO PSB | UF AP | PÁGINA 1 / 1

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Cria inciso, no art.2º, renumerando os demais:

"Inciso:Frete- remuneração paga, a armadores brasileiros ou não, pela prestação de serviços de carga por embarcações."

JUSTIFICAÇAO

Esta definição, embora corrente do meio econômico e empresarial, entretanto, faz-se necessário que ela conste do texto da lei, de forma a resguardar-lhe o aspecto jurídico.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 31 de maio de 1996

/ /
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇOES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇOES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo do Projeto.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento.estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇOES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇAO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇAO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇAO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

III - INFORMAÇÕES ADICIONAIS

Comissão de Seguridade Social e Família - sala 9 - Anexo II da Câmara dos Deputados - Telefones: 311.7021 e 311.7016

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
128

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

CE 060/96

PROJETO DE LEI Nº

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE

AUTOR

DEPUTADO Gervásio Oliveira | PARTIDO PSB | UF AP | PÁGINA 1 / 1

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrecenta-se art. no capitÚlo V, renumerando os demais.

"Art. As embarcações serão classificadas conforme o tipo de navegação que irão operar, sendo vedada a modificação de classificação."

JUSTIFICAÇAO

Esta classificação se faz necessária, não só para efeito de controle e fiscalização, como até mesmo para que não venha a existir concorrência predatória nos diversos segmentos da marinha mercante nacional.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 31 de maio de 1996
Ed.

PARLAMENTAR

/ /
DATA

ASSINATURA

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
129

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo do Projeto.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

III - INFORMAÇÕES ADICIONAIS

Comissão de Seguridade Social e Família - sala 9 - Anexo II da Câmara dos Deputados - Telefones: 311.7021 e 311.7016

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

CE 61/96

PROPOSIÇÃO

PROJETO DE LEI 1125/ 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA (X) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR

DEPUTADO TELMA DE SOUZA

PARTIDO PT

UF SP

PÁGINA 01/ 0

INSTRUÇÕES NO VERSO

EMENDA MODIFICATIVA

Texto Original:

Art. 4º - Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o comandante e o Chefe de Máquinas.

Texto Proposto:

Art. 4º - Nas embarcações brasileiras, serão obrigatoriamente brasileiros, o Comandante e pelo menos 2/3 (dois terços) dos tripulantes.

JUSTIFICATIVA

A legislaçã trabalhista brasileira impõe um mínimo de 2/3 de brasileiros em qualquer atividade profissional. As razões óbvias dessa exigência são exacerbadas no caso dos navios, que passam a maior parte do tempo fora do território nacional e que desempenham ou podem, a qualquer momento, ser chamados a desempenhar atividades de segurança nacional.

Impõe-se pois a obrigação da tripulação dos navio de bandeira e registro brasileiros ser formada por um mínimo de 2/3 de brasileiros.

A experiência dos navios de pesca, de utilizar apenas o Comandante brasileiro tem propiciado fraudes, uma vez que as empresas estrangeiras contratam nacionais brasileiros para exercerem o cargo de Comandante, apenas de direito e não de fato, ficando essas pessoas, na realidade, como meros passageiros a bordo.

Recebido na Comissão Especial
Em, 31 de maio de 1996

/ /
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº CE 61/96

PROPOSIÇÃO

PROJETO DE LEI 1125 / 96

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA (X) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇÃO DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO.

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO TELMA DE SOUZA	PT	SP	02 / 0

INSTRUÇÕES NO VERSO

Ademais, sem embarcar como 2º piloto, 1º Piloto e Capitão de Cabotagem, ninguém poderá chegar a Capitão de Longo Curso.

Na verdade, sendo uma atividade cuja ascensão profissional se faz baseada no encareiramento, prática e experiência, se a lei só garantir empregos para o último nível de carreira (Comandant e Chefe de Máquinas), a profissão de marítimo estará fadada a extinção.

Recebida na Comissão Especial
Em 31 de maio de 1996

PARLAMENTAR

DATA / /

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 062-CE/96

PROPOSIÇÃO: PL 1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO: Especial

AUTOR

DEPUTADO: Rubem Medina | PARTIDO: PFL | UF: RJ | PÁGINA: 01 / 01

Acrescentar ao Capítulo VII, o artigo 13, com a seguinte redação, renumerando os demais.

" Art. 13. Os navios construídos no Brasil e exportados ou transferidos para empresas domiciliadas no exterior, subsidiárias integrais de empresa brasileira de navegação, terão acesso aos incentivos previstos na legislação brasileira referentes à exportação de bens."

JUSTIFICATIVA

A competitividade da Marinha Mercante brasileira frente aos concorrentes estrangeiros é altamente prejudicada pela imposição do chamado "CUSTO BRASIL".

Tais encargos oneram tanto o custo operacional das embarcações quanto o custo de capital, que é o de maior peso, posto que se constitui do preço final de aquisição da embarcação.

A forma de se igualar o custo de capital dos navios brasileiros, construídos no país, ao dos navios estrangeiros também aqui construídos, é aplicar a construção dos navios brasileiros o mesmo regime de incentivo aplicado aos navios estrangeiros construídos por estaleiros nacionais.

Recebido na Comissão Especial
3 junho 1996

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
132

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA
INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 063-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE

( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO Especial

AUTOR

DEPUTADO Rubem Medina

PARTIDO PFL | UF RJ | PÁGINA 01 / 01

- Acrescentar um novo artigo ao Capítulo VII - Do apoio ao Desenvolvimento da Marinha Mercante-, remunerando os demais:

- "Artigo XXX - Os financiamentos para construção naval que foram onerados por índices diferentes daqueles aplicados ao câmbio a partir de 1º de julho de 1994, serão corrigidos pelo Agente Financeiro do Fundo da Marinha Mercante(BNDES) de forma a trazer os valores à paridade cambial dos contratos originais".

INSTRUÇÕES NO VERSO

JUSTIFICATIVA

A correção das receitas das empresas de navegação com seus fretes, referenciados ao dólar, deve, necessariamente, ser equiparada à correção de seus custos representados pelo financiamento do FMM. Com isso, estabelece-se uma situação estável e duradoura para todo o período de amortização dos financiamentos.

As discrepâncias entre esses índices levará, certamente, ao favorecimento indevido de empresas, no caso da correção cambial vir a ser superior à correção dos financiamentos ou, no caso oposto, a inviabilidade econômica da empresa, vindo a acarretar a impossibilidade dos pagamentos dos financiamentos, com prejuízos para o Fundo de Marinha Mercante.

Recebido na Comissão Especial
Em 3 de Junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA
INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74
PL Nº 1125/1995 Caixa: 53
133

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 064-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO Especial

AUTOR

DEPUTADO Rubem Medina | PARTIDO PFL | UF RJ | PÁGINA 01 / 01

Modificar a redação do Artigo 1º, inciso II, que passa a ter a seguinte redação:

" II - as embarcações estrangeiras afretadas ou controladas por armadores brasileiros."

JUSTIFICATIVA

Sabe-se ser consensual a necessidade de se igualar o nível de competitividade das empresas brasileiras de navegação com o das estrangeiras que com elas competem. Para tal, elabora-se a permissão para que as empresas brasileiras de navegação tenham suas embarcações próprias exportadas ou transferidas para subsidiárias integralmente controladas no exterior, mantendo tais embarcações, os direitos concedidos em lei às embarcações de bandeira brasileira.

Faz-se necessário portanto, estender-se o escopo desta lei a essas embarcações exportadas e transferidas para subsidiárias estrangeiras controladas por empresas brasileiras.

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de Junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
134

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA
INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 065-CE/96

PROPOSIÇÃO: PL 1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO: Especial

AUTOR

DEPUTADO	PARTIDO	UF	PÁGINA
Rubem Medina	PFL	RJ	01 / 01

Acrescentar ao Artigo 1º, o inciso IV:

"IV - às embarcações usadas para transporte de passageiros, excetuando as utilizadas a título de cruzeiro turístico."

JUSTIFICATIVA

O novo texto constitucional, ao permitir o livre emprego de embarcações estrangeiras na cabotagem, no transporte de passageiros, visa, obviamente, e com toda razão, o incremento e o incentivo às atividades turísticas no país.

Entretanto valer-se desta idéia para permitir que embarcações estrangeiras venham a operar no tráfego de passageiros entre, por exemplo, Rio de Janeiro - Niterói, Santos - Guarujá, Salvador - Itaparica, Manaus - Careiro e outras travessias que se caracterizam por ser um serviço público concedido, se constitui num exagero e num exportação de empregos de marinheiros regionais - trabalhadores tipicamente de baixa renda, para trabalhadores de outros países.

Cabe, portanto, ao legislador responsável e preocupado com o nível de emprego no país e com o bem estar de nossa população de baixa renda preservar para embarcações e tripulantes brasileiros estas atividades de travessia.

Recebido na Comissão Especial
Em 3 de junho de 1996

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA
INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
135

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 066-CE/95

PROPOSIÇÃO

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL . PL 1125/95 TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO EDUARDO MASCARENHAS	PSDB	RJ	01 / 01

INSTRUÇÕES NO VERSO

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 1125/95

-Acrescentar um novo artigo ao capitulo VII - Do apoio ao Desenvolvimento da Marinha Mercante-, renumerando os demais.

- Artigo xxx - os financiamentos para construção naval que foram onerados por indices diferentes daqueles aplicados ao câmbio a partir de 1º de julho de 1994, serão corrigidos pelo Agente Financeiro do Fundo cambial da Marinha Mercante (**BNDES)** de forma a trazer os valores à paridade dos contratos originais.

JUSTIFICATIVA

- A correcão das receitas das empresas de navegação com seus fretes, referenciados ao dólar, deve, necessariamente, ser equiparada à correção de seus custos representados pelo financiamento do FMM. Com isso,estabelece-se uma situação estável e duradoura para todo o periodo de amortização dos financiamentos.

As discrepâncias entre esses índices levará, certamente, ao favorecimento indevido de empresas, no caso da correção cambial vir a ser superior à correção dos financiamentos ou, no caso oposto, a inviabilidade econômica da empresa, vindo a acarretar a impossibilidade dos pagamentos dos financiamentos, com prejuízos para o Fundo de Marinha Mercante.

Recebido na Comissão Especial
Em 3 de junho de 1996

PARLAMENTAR

/ /
DATA

ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
136

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 067-CE/96

PROPOSIÇÃO

/

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL PL 1125/ 95 TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO EDUARDO MASCARENHAS	PSDB	RJ	01 / 01

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 1125/95

Acrescentar um novo artigo ao capítulo VII- Do Apoio ao Desenvolvimento da Marinha Mercante:

Artigo xxxx - Os portos organizados deverão, num prazo de até 60 dias após a entrada em vigor desta lei, designar pelo menos dois berços de atracação exclusivamente dedicados à cabotagem de carga geral, nos quais será observado o seguinte procedimento:

I - As tarifas portuárias terão no máximo o valor de 10% das tarifas aplicadas às operações de longo curso, e

II- As empresas de navegação poderão dispensar os serviços de trabalhadores avulsos, para as operações de estiva, conferência, desestiva e vigilância, utilizando funcionários de seus quadros permanentes para a realização de tais operações, desde que:

a) As embarcações utilizadas no transporte de cargas de cabotagem sejam auto-sustentadas, independendo dos equipamentos portuários para as movimentações navio- cais e vice-versa;

b) as empresas de navegação forneçam, através do operador portuário contratado, ou diretamente, os equipamentos necessários à realização da totalidade da movimentação horizontal das cargas.

JUSTIFICATIVA

A morosidade da implementação da Lei de Modernização dos Portos vem deixando, cada dia mais claro, que a inviabilidade dos transportes de cabotagem de carga geral no Brasil se deve aos elevadíssimos custos portuários nacionais.

A inexistência de tal serviço causa uma grande distorção na matriz de transporte brasileira, saturando nossa malha rodoviária, que cada vez exige maiores recursos para sua manutenção, além de encarecer os produtos que são transportados por via terrestre, a imensas distâncias, prejudicando as populações mais carentes, em razão do frete a eles agregado.

Por outro lado observa-se hoje a existência nos portos organizados de diversos berços ociosos por terem profundidades que não acolhem os navios de grande porte e calado trafegando no longo curso.

Ora, a proposição contida nesta emenda é da maior relevância para a economia brasileira, e não causará, caso transformada em lei, qualquer prejuízo às companhias Docas, uma vez que elas passarão a auferir uma receita hoje inexistente, sem incorrer, praticamente, em qualquer custo, uma vez que serão utilizados os aparelhos do navio (guindastes, pontes rolantes, etc), ou caminhões, no caso do sistema roll-on - roll-off, obrigatóriamente fornecidos pelo responsável pelo navio. Além disto os equipamentos para movimentação horizontal das cargas no cais - empilhadeiras, caminhões, etc- também serão fornecidos pelo Armador.

Recebido na Comissão Especial
Em 3 de Junho de 1996

PARLAMENTAR

/ /
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74
PL Nº 1125/1995
137
Caixa: 53

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 068-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA (X) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PL 846/95

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO JOÃO CÓSER	PT	ES	01 / 01

DÊ-SE A SEGUINTE REDAÇÃO AO ART. 4º DO PL 1.125/95:

"Art. 4º - Nas embarcações Brasileiras serão obrigatoriamente brasileiros o Comandante e pelo menos 2/3 (dois terços) dos tripulantes."

JUSTIFICATIVA

A legislação trabalhista brasileira impõe um mínimo de 2/3 de brasileiros em qualquer atividade profissional. As razões óbvias dessa exigência são exacerbadas no caso dos navios, que passam a maior parte do tempo fora do território nacional e que desempenham ou podem, a qualquer momento, ser chamados a desempenhar atividades de segurança nacional.

Impõe-se pois a obrigação da tripulação dos navios de bandeira e registro brasileiros ser formada por um mínimo de 2/3 de brasileiros.

A experiência dos navios de pesca, de utilizar apenas o Comandante brasileiro tem propiciado fraudes, uma vez que as empresas estrangeiras contratam nacionais brasileiros para exercerem o cargo de Comandante apenas de direito e não de fato, ficando essas pessoas, na realidade, como meros passageiros a bordo.

Ademais, sem embarcar como 2º Piloto, 1º Piloto e Capitão de Cabotagem, ninguém poderá chegar a Capitão de Longo Curso.

Na verdade, sendo uma atividade cuja ascensão profissional se faz baseada no encarreiramento, prática e experiência, se a lei só garantir empregos para o último nível de carreira (Comandante e Chefe de Máquinas), a profissão de marítimo fadada à extinção.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
em 3 de Junho de 1996

03 / 06 / 96
DATA

PARLAMENTAR

X
ASSINATURA

Lote: 74
PL Nº 1125/1995
138
Caixa: 53

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 069-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE INCISO
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PL 846/95

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO JOAO CÓSER	PT	ES	01 / 01

INSTRUÇÕES NO VERSO

ACRESCENTE-SE AO ART. 1º, DO PL 1125/95, O SEGUINTE INCISO:

"IV - às embarcações usadas para transporte de passageiros, excetuando as utilizadas a título de cruzeiro turístico."

JUSTIFICATIVA

O novo texto constitucional, ao permitir o livre emprego de embarcações estrangeiras na cabotagem, no transporte de passageiros, visa, obviamente, e com toda razão, o incremento e o incentivo às atividades turísticas no país.
Entretanto valer-se desta idéia para permitir que embarcações estrangeiras venham a operar no tráfego de passageiros entre, por exemplo, Rio de Janeiro - Niterói, Santos - Guarujá, Salvador - Itaparica, Manaus - Careiro e outras travessias que se caracterizam por ser um serviço público concedido, se constitui num exagero e numa exportação de empregos de marinheiros regionais - trabalhadores tipicamente de baixa renda, para trabalhadores de outros países.
Cabe, portanto, ao legislador responsável e preocupado com o nível de emprego no país e com o bem estar de nossa população de baixa renda preservar para embarcações e tripulantes brasileiros estas atividades de travessia.

Recebido na Comissão Especial
em 3 de Junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
139

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 070-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE INCISO

( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PL 846/95

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO JOÃO CÓSER	PT	ES	01 / 01

ACRESCENTE-SE AO ART. 2º, DO PL 1125/95, O SEGUINTE INCISO:

"XI-embarcação : qualquer construção capaz de transportar pessoas, objetos ou mercadorias, ou capaz de viabilizar a operação de equipamentos, suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não."

JUSTIFICATIVA

Ao longo de todo PL há a menção freqüente e continuada da expressão "embarcação". Por tanto em razão da clareza e do aperfeiçoamento desta lei, faz-se mister definir-se tal expressão.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
140

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 071-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE INCISO
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PL 846/95

AUTOR

DEPUTADO JOÃO CÓSER | **PARTIDO** PT | **UF** ES | **PÁGINA** 01 / 01

ACRESCENTE-SE, NO ART. 2º DO PL 1.125/95, O SEGUINTE INCISO:

"- cruzeiro turístico: transporte de pessoas em excursões de lazer para pontos de interesse turístico na costa brasileira e ilhas oceânicas, e entre estes e outros pontos localizados em águas interiores brasileiras."

JUSTIFICATIVA:

É necessário definir-se cruzeiro turístico, para maior clareza desta lei e para compatibilizá-la com emenda proposta ao artigo 8º.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de Junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
141

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA
INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 072-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE INCISO
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PL 846/95

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO JOÃO CÓSER	PT	ES	01 / 01

ACRESCENTE AO ART. 2º, DO PL 1.125/95, O SEGUINTE INCISO:

"- navegação do Tratado de Cooperação Amazônica: a realizada entre pontos dos territórios dos Países signatários deste tratado."

JUSTIFICATIVA:

O Tratado de cooperação Amazônica criou regras específicas para a navegação entre pontos dos territórios dos países dele signatários. Daí a necessidade de se definir nesta lei tal navegação, de modo a caracterizar sua especificidade e possibilitar sua futura regulamentação.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
142

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 073-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE INCISO

( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PL 846/95

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO JOÃO CÓSER	PT	ES	01 / 01

ACRESCENTE-SE AO ART. 2º DO PL 1.125/95 O SEGUINTE INCISO:

"- navegação de travessia - aquela efetuada entre pontos localizados na mesma baía, enseada ou angra, ou entre margens de rios ou lagos no território nacional, para apoio à integração de modais, transporte de passageiros e transporte de cargas."

JUSTIFICATIVA:

A navegação de travessia é um importante e específico segmento da navegação interior, apresentando entretanto, características operacionais peculiares, exigindo desta forma regulamentação própria, necessitando, por via de conseqüência ser definida no texto da presente lei.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de Junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
143

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 074-CE/96

PROPOSIÇÃO: PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA (X) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO: ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PL 846/95

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO JOÃO CÓSER	PT	ES	01 / 01

DÊ-SE AO ART. 7º DO PL 1.125/95 A SEGUINTE REDAÇÃO:

"Art. 7º - As embarcações estrangeiras poderão participar da navegação de cabotagem e navegação de apoio marítimo, quando afretadas à armador brasileiro, observado o disposto nesta lei, concernentes a afretamento de embarcações estrangeiras.
Parágrafo único. As embarcações estrangeiras utilizadas exclusivamente a título de cruzeiro turístico poderão participar da navegação de cabotagem e navegação interior de percurso nacional, afretadas ou não, por armadores brasileiros."

JUSTIFICATIVA

Com a separação das definições de navegação de apoio marítimo e navegação de apoio portuário, fruto de suas diferenças intrínsecas, há que se adequar a redação deste artigo às novas definições.
Além disso, as navegações interior de percurso nacional, de apoio portuário e de travessia, por seus caracteres estratégicos e de segurança nacional não devem ser abertas a embarcações estrangeiras, principalmente quando se leva em conta que há oferta suficiente e até mesmo recessiva de embarcações destinadas a tais navegações no mercado nacional, não havendo, portanto, razão para aumentar o número de embarcações ociosas, desempregando seus tripulantes, na maioria trabalhadores de baixa renda.

INSTRUÇÕES NO VERSO

3 de junho 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
144

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 075-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE ARTIGO

( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PL 846/95

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO JOÃO CÓSER	PT	ES	01 / 01

ACRESCENTE-SE AO CAPÍTULO V DO PL 1.125/95 O SEGUINTE ARTIGO, RENUMERANDO-SE OS DEMAIS:

"Art 8º - A operação ou exploração da navegação interior de percurso nacional, de apoio portuário e de travessia. são privativas de embarcações brasileiras."

JUSTIFICATIVA

As navegações interior de percurso nacional, de apoio portuário e de travessia, por seus caracteres estratégicos e de segurança nacional não devem ser abertas a embarcações estrangeiras, principalmente quando se leva em conta que há oferta suficiente e até mesmo excessiva de embarcações destinadas a tais navegações no mercado nacional, não havendo, portanto, razão para aumentar o número de embarcações ociosas, desempregando seus tripulantes, na maioria trabalhadores de baixa renda.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

Caixa: 53

Lote: 74
PL Nº 1125/1995
145

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 076-C/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA (X) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PL 846/95

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO JOÃO CÓSER	PT	ES	01 / 01

DÊ-SE A SEGUINTE REDAÇÃO AO INCISO VI, DO ART. 2°, DO PL 1.125/95:

"VI - navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica Exclusiva, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;"

JUSTIFICATIVA

A navegação de apoio marítimo possue características e especificidade própria que a torna razoavelmente diferente, a ponto de ficar inadequado, defini-la como consta no texto original do projeto.
Faz-se necessário portanto estabelecer uma definição mais precisa, de modo a permitir que a legislação e regulamentação desses regimes de navegação se realizem, respeitando essas especificidades.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
146

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 077-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE ARTIGO
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PL 846/95

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO JOÃO CÓSER	PT	ES	01 / 01

ACRESENTE-SE AO PL 1.125, ONDE COUBER O SEGUINTE ARTIGO:

"Art - A navegação do Mercosul e a do Tratado de Cooperação Amazônica obedecerão as regras definidas nos respectivos tratados:"

JUSTIFICATIVA:

A Navegação do Mercosul e a do Tratado de Cooperação Amazônica possuem características e regulamentações próprias e específicas, emanadas dos respectivos tratados.
Desta forma, cabe a esta lei ratificar previamente tais regulamentações e eventuais mudanças futuras, de modo a mantê-la consentânea e atualizada com as evoluções dos tratados, sem crias a necessidade de modificá-la.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em 3 de junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
147

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 078.CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE INCISO
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PL 846/95

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO JOÃO CÓSER	PT	ES	01 / 01

ACRESCENTE-SE AO ART. 2º DO PL 1.125/95, O SEGUINTE INCISO:

" - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários para atendimento a embarcações e instalações portuárias."

JUSTIFICATIVA

A navegação de apoio marítimo e apoio portuário possuem características e especificidade própria que a torna diferente, tornando-se necessário defini-la com precisão nesta lei, separadamente, de modo a permitir que a legislação e regulamentação desse regime de navegação.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de Junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
148

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 079-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE PARAGRAFO
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PL 846/95

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO JOÃO CÓSER	PT	ES	01 / 01

INSTRUÇÕES NO VERSO

ACRESCENTE-SE AO ART. 4º DO PL 1.125/95 PARÁGRAFO ÚNICO COM A SEGUINTE REDAÇÃO:

"- Parágrafo único - Serão brasileiros os Oficiais de Radiocomunicações, quando houver obrigatoriedade de embarque nas embarcações brasileiras."

JUSTIFICATIVA:

A categoria dos Oficiais de Radiocomunicações é regulada pela Convenção Internacional de Telecomunicações, da União Internacional de Telecomunicações (UIT), cujo regulamento de radiocomunicações, no seu artigo 55, estabelece que toda estação rádio-telegráfica de bordo deverá ser operada por portador de certificado expedido ou reconhecido pelo Governo ao qual a estação esteja subordinada.

Na legislação que regulamenta a permanência de pessoas estrangeiras no Brasil é vedada a operação de equipamentos de rádio-comunicações por estrangeiros.

Os Oficiais de Radiocomunicações formados pelas Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, são também Oficiais da Reserva Não Remunerada da Marinha do Brasil, a par de suas atribuições como Oficiais da Marinha Mercante.

O sigilo das comunicações a bordo é questão fundamental, ficando o Oficial de Radiocomunicações subordinado diretamente ao Comandante do navio. Esta situação se torna mais evidente e clara nas ocasiões de estado de beligerância e crises internacionais.

O caráter estratégico da radiocomunicações ficou ainda bem registrado no Decreto-Lei nº 4.318, de 21 de maio de 1942, que em seus artigos 1º e 2º estabeleceu o seguinte:

Art. 1º - enquanto perdurar a atual situação internacional, só poderão servir como Operadores Rádio nas estações dos navios mercantes brasileiros profissionais cujos nomes tenham sido previamente aprovados pelas autoridades, que poderão determinar a substituição e o desembarque de qualquer operador já em serviço.

Art 2º - será negado o passe de sáida aos navios mercantes nacionais cujas estações rádio não estejam a cargo de operadores julgados aceitáveis pelas Autoridades Navais.

Ademais, a Marinha Mercante está diretamente relacionada com a segurança nacional, sendo considerada para efeitos de mobilização e emprego, reserva das Forças Armadas, como previsto no artigo 4º da Lei nº 6.880, de 09 de dezembro de 1980 (Estatuto dos Militares).

Preservar assim a nacionalidade brasileira do único Oficial de Radiocomunicação normalmente existente a bordo é fator que possibilitará enfim, harmonizar o complexo legislativo interno e externo regulador desta importante matéria.

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de Junho de 1996

03 / 06 / 96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

Lote: 74 Caixa: 53
PL Nº 1125/1995
149

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

080-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA (X) ADITIVA DE ARTIGO
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PL 846/95

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO JOÃO CÓSER	PT	ES	01 / 01

ACRESCENTE-SE AO PL 1.125/95, ONDE COUBER, O SEGUINTE ARTIGO:

"Art - A operação ou exploração do transporte de passageiros, ao longo da costa brasileira, ilhas oceânicas e águas interiores, com exceção das realizadas a título de cruzeiro turístico, são privativas de embarcações brasileiras."

JUSTIFICATIVA:

O novo texto constitucional, ao permitir o livre emprego de embarcações estrangeiras na cabotagem, no transporte de passageiros, visa, obviamente, e com toda razão, o incremento e o incentivo às atividades turísticas no país.
Entretanto valer-se desta idéia para permitir que embarcações estrangeiras venham a operar no tráfego de passageiros entre, por exemplo, Rio de Janeiro - Niterói, Santos - Guarujá, Salvador - Itaparica, Manaus - Careiro e outras travessias que se caracterizam por ser um serviço público concedido, se constitui num exagero e numa exportação de empregos de marinheiros regionais - trabalhadores tipicamente de baixa renda, para trabalhadores de outros países.
Cabe, portanto, ao legislador responsável e preocupado com o nível de emprego no país e com o bem estar de nossa população de baixa renda preservar para embarcações e tripulantes brasileiros estas atividades de travessia.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em 3 de Junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
150

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº
081-CE/96

PROJETO DE LEI Nº
1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO
[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [X] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE ESPECIAL TRANSPORTE AQUAVIÁRIO PL 1.125/95

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO CARLOS SANTANA	PT	RJ	1 / 1

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

ALTERAR O ART. 4º:

ART. 4º - NAS EMBARCAÇOES BRASILEIRAS SERÃO OBRIGATORIAMENTE BRASILEIROS O COMANDANTE E PELO MENOS 2/3 (DOIS TERÇOS) DOS TRIPULANTES.

JUSTIFICATIVA:

A LEGISLAÇÃO TRABALHISTA BRASILEIRA IMPOE UM MÍNIMO DE 2/3 DE BRASILEIROS EM QUALQUER ATIVIDADE PROFISSIONAL. AS RAZOES ÓBVIAS DESSA EXIGÊNCIA SÃO EXARCEBADAS NO CASO DOS NAVIOS, QUE PASSAM A MAIOR PARTE DO TEMPO FORA DO TERRITÓRIO NACIONAL E QUE DESEMPENHAM OU PODEM, A QUALQUER MOMENTO, SER CHAMADOS A DESEMPENHAR ATIVIDADES DE SEGURANÇA NACIONAL.

IMPOE-SE POIS A OBRIGAÇÃO DA TRIPULAÇÃO DOS NAVIOS DE BANDEIRA E REGISTRO BRASILEIROS SER FORMADA POR UM MÍNIMO DE 2/3 DE BRASILEIROS.

A EXPERIÊNCIA DOS NAVIOS DE PESCA, DE UTILIZAR APENAS O COMANDANTE BRASILEIRO TEM PROPICIADO FRAUDES, UMA VEZ QUE AS EMPRESAS ESTRANGEIRAS CONTRATAM NACIONAIS BRASILEIROS PARA EXERCEREM O CARGO DE COMANDANTE APENAS DE DIREITO E NÃO DE FATO, FICANDO ESSAS PESSOAS, NA REALIDADE, COMO MEROS PASSAGEIROS A BORDO.

ADEMAIS, SEM EMBARCAR COMO 2º PILOTO, 1º PILOTO E CAPITÃO DE CABOTAGEM, NINGUÉM PODERÁ CHEGAR A CAPITÃO DE LONGO CURSO.

NA VERDADE, SENDO UMA ATIVIDADE CUJA ASCENSÃO PROFISSIONAL SE FAZ BASEADA NO ENCARREIRAMENTO, PRÁTICA E EXPERIÊNCIA, SE A LEI SÓ GARANTIR EMPREGOS PARA O ÚLTIMO NÍVEL DE CARREIRA(COMANDANTE E CHEFE DE MÁQUINAS), A PROFISSÃO DE MARÍTIMO ESTARÁ FADADA À EXTINÇÃO.

Recebido na Comissão Especial
Em 3 de Junho de 1996

PARLAMENTAR

3 / 6 / 96
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
151

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

I - INSTRUÇÕES GERAIS:

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda, e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento interno, cada Emenda deverá tratar de matérias contidas em apenas um dispositivo, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, devidamente identificadas, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo Texto/Justificação, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

II - INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS:

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROJETO DE LEI Nº - Escrever o número do projeto.
   Ex.: 1.245-A/88; 3.125/89
3. CLASSIFICAÇÃO - não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das emendas.
4. COMISSÃO DE - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, de sua justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBS.: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA NO

082.CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) ASLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO Especial de Ordenamento do Transporte Aquaviário

AUTOR

DEPUTADO MARCELO BARBIERI | **PARTIDO** PMDB | **UF** S.P. | **PÁGINA** 01 / 01

Artigo 4º, acrescentar parágrafo único, com a seguinte redação:

- Paragrafo único. Serão brasileiros os oficiais de Radiocomunicações, quando houver obrigatóriedadede embarque nas embarcações brasileiras.

Justificação: A categoria dos oficiaisde Radiocomunicações é regulada pela Convenção Internacional de Telecomunicações, da União Internacional (UIT), cujo regulamento de radiocomunicações, no seu artigo 55, estabelece que toda estação rádio-telegráfica de bordo deverá ser operada por portador de certificado expedido ou reconhecido pelo Governo ao qual a estação esteja subordinada.

Na legislação que regulamenta a permanência de pessoas estrangeiras no Brasil é vedada a operação deequipamentos de rádio-comunicaçoẽs.por estrangeiros.

Os oficiais de Radiocomunicações formados pelas Escolas de Formação de oficiais da Marinha Mercante, são tambem oficiais da Reserva não remunerada da Marinha do Brasil, a par de suas atribuições como oficiais da Marinha Mercante.

O sigilo das comunicações a bordo é questão fundamental, ficando o oficial de Radiocomunicações subordinado diretamente ao Comandante do návio. Esta situação se // torna mais evidente e clara nas ocasiões de estado da beligerância e crises internacionais.

O caráter estrangeiro da radiocomunicações ficou ainda bem registrado no Decreto-lei nº 4.318, de 21 de maio de 1942, que em seus artigos 1º e 2º estabeleceu o seguinte:

Art. 1º - enquanto perdurar a atual situação internacional, só poderão servir como operadores Rádio nas estações dos návios mercantes brasileiros profissionais cujos nomes tenham sido previamente aprovados pelas autoridades, que poderão determinar a substituição e o desembarque de qualquer operador já em serviço.

Art.2º - Será negado o passe de saída aos navios mercantes nacionais cujas estações rádio não estejam a cargo de operadores julgados aceitáveis pelas Autoridades Navais.

Ademais, a Marinha Mercante está diretamente relacionada com a segurança nacional, sendo considerada para efeitos de mobilização e emprego, reserva das Forças Armadas, como previsto no artigo 4º da Lei nº 6.880, de 09 de dezembro de 1980(Estatuto dos Militares).

Preservar assim a nacionalidade brasileira do único oficial de Radiocomunicações normalmente existente a bordo é fator que possibilitará enfim, harmonizar o complexo legislativo interno e externo regulador desta importante atividade.

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de Junho de 1996

PARLAMENTAR

03/06/96
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
152

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 083-CE/96

PROPOSIÇÃO: PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL

AUTOR

DEPUTADO	PARTIDO	UF	PÁGINA
YEDA CRUSIUS	PSDB	RS	01 / 01

Ao inciso II do Art. 2° do PL nº 1.125/95 acrescente-se a expressão "**ou parte dela**" após a expressão embarcação armada e tripulada . O inciso II ficará, então, com a seguinte redação:

"Art. 2° .....

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, **ou parte dela**, para operá-la por tempo determinado;

JUSTIFICAÇÃO

O acréscimo da expressão **ou parte dela** institucionaliza a prática consagrada internacionalmente, do afretamento de espaço.

Aliás, na definição de **afretamento por viagem** (inciso III deste mesmo artigo), tal mecanismo é previsto. Como ele se aplica, tanto nos afretamentos por viagem quanto nos afretamentos por tempo, acredita-se que tenha sido um lapso do autor do PL 1125/95 a não inclusão da expressão em tela na definição de **afretamento por tempo.**

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de Junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 084-CE/96

PROPOSIÇÃO: PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO: ESPECIAL

AUTOR

DEPUTADO	PARTIDO	UF	PÁGINA
YEDA CRUSIUS	PSDB	RS	01 / 01

Acrescente-se um novo inciso IV ao Art. 2° do PL n° 1.125/95, renumerando-se os demais, com a seguinte redação:

"Art. 2° .....

IV - frete aquaviário internacional: mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzida por embarcação;

JUSTIFICAÇÃO

As transações comerciais internacionais abrangiam, inicialmente, apenas a exportação e a importação de mercadorias. Com a evolução deste intercâmbio passaram a existir, cada vez com maior expressão e com o mesmo tipo de impacto no balanço de pagamentos das nações, as exportações e importações de serviços.

Entretanto, dados o paralelo existente entre o comércio de mercadorias - as mercadorias visíveis - e o comércio de fretes, a teoria econômica passou a designar estes como mercadorias invisíveis.

O transporte aquaviário (fretes), além de ser o principal item da pauta de serviços do nosso balanço de pagamentos é também, e principalmente, uma atividade industrial desenvolvida pela verdadeira fábrica itinerante que é o navio. Servindo-se de diversos insumos inerentes à atividade industrial - maquinário, energia elétrica, pessoal, etc. - o navio produz o frete, mercadoria invisível.

A caracterização formal do frete aquaviário internacional, como mercadoria invisível, é importantíssima no contexto desta legislação, posto que permite estabelecer, a partir dela, o tratamento fiscal e os incentivos concedidos aos fretes, que devem ser idênticos àqueles aplicáveis ao comércio exterior das mercadorias tradicionais.

Esta caracterização está consagrada, por exemplo, no "Merchant Act", dos EUA, para que seja estendida ao transporte aquaviário a jurisdição da legislação americana de combate a práticas desleais e ilegais no comércio internacional.

A partir deste fundamento, poderão então ser aplicados os chamados direitos compensatórios.

Recebido [illegible] Especial
Em, 3 de Junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 085-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL

AUTOR

DEPUTADO YEDA CRUSIUS

PARTIDO PSDB | UF RS | PÁGINA 01 / 01

Acrescente-se um novo inciso XI ao Art. 2° do PL n° 1.125/95 com a seguinte redação:

"Art. 2° .....

XI - navegação do Mercosul ou médio curso: a realizada entre portos brasileiros e portos dos países membros do Mercosul;

JUSTIFICAÇÃO

A posição geográfica, política e econômica do Brasil na América do Sul consagrou historicamente a existência de três classes de navegação marítima: a de longo curso, realizada entre o Brasil e outros continentes; a de cabotagem, navegação entre os cabos extremos do país, sendo portanto de âmbito doméstico (entre portos brasileiros) e a de grande cabotagem, realizada entre portos brasileiros e de países da América do Sul.

Esta conceituação leva em conta aspectos da segurança da navegação, a existência ou não de alternativas terrestres e, sobretudo, as peculiaridades do relacionamento com os países limítrofes ao Brasil.

Tais peculiaridades assumem no presente e assumirão no futuro peso muito maior e crescente, dado o advento do Mercosul, cujo acordo aborda, especificamente a questão dos transportes entre os países membros. A Lei deve permitir reconhecer que a navegação realizada entre os países membros do Mercosul é diferente, devendo, por via de consequência, ser tratada diferentemente da navegação realizada entre o Brasil e os outros continentes.

Esta diferenciação é primordial no contexto do Mercosul, uma vez que permitirá ao Brasil se adequar, de forma expedita, às evoluções naturais do acordo, sem que seja necessário alterar toda sua legislação sobre navegação.

A diferenciação da **grande cabotagem** permitirá compatibilizar de maneira simples, a futura lei, com o Mercosul.

Deve-se notar que o Mercado Comum Europeu criou também uma disposição especial para estes tráfegos. Pelo princípio da reciprocidade devemos fazer a mesma distinção que o Mercado Comum fez.

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 086.CE/96

PROPOSIÇÃO: PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO: ESPECIAL

AUTOR

DEPUTADO	PARTIDO	UF	PÁGINA
YEDA CRUSIUS	PSDB	RS	01 / 01

Suprima-se o atual inciso X do Art. 2° do PL n° 1.125/95.

JUSTIFICAÇÃO

O artifício da suspensão provisória de bandeira é incipiente no mundo, sendo basicamente adotado somente por alguns países de pequeno porte que se caracterizam, na sua maioria, pela atuação internacional como paraísos fiscais. Daí a razão desta prática não ser bem recebida pela comunidade internacional.

Para o caso brasileiro, se por um lado a adoção de tal mecanismo pode trazer, no curto prazo um oferta maior de navios, aparentemente registrados no país, por outro lado acobertará a importação disfarçada de navios de idade avançada com estado de conservação duvidoso, sem que ocorra o recolhimento por parte do erário público dos impostos devidos nas operações de importação de bens.

Todavia, o maior inconveniente que esta prática, se implementada, trará para o país será: a paralisação seguida do extermínio de nossos estaleiros, uma vez que a concorrência predatória que se instalará no país, com a importação "branca" de navios usados inviabilizará a contratação de navios a serem construídos no Brasil.

Deve-se notar que as indústrias brasileiras mantém alguma proteção alfandegária (um exemplo significativo, a indústria multinacional de veículos). Não parece, portanto, razoável permitir a lei importação de navios sem pagamento de direitos fiscais.

3 Junho 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 087-CE/96

PROPOSIÇÃO: PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO: ESPECIAL

AUTOR

DEPUTADO	PARTIDO	UF	PÁGINA
YEDA CRUSIUS	PSDB	RS	01 / 01

Suprima-se o inciso II do Art. 3° do PL n° 1.125/95.

JUSTIFICAÇÃO

Com a supressão da definição da suspensão provisória de bandeira (do atual inciso X do Art. 2°), esse dispositivo torna-se automaticamente sem efeito.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido
Em 3 de junho de 1996

03 / 06 / 96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 088-CE/96

PROPOSIÇÃO: PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO: ESPECIAL

AUTOR

DEPUTADO: YEDA CRUSIUS | PARTIDO: PSDB | UF: RS | PÁGINA: 01 / 01

INSTRUÇÕES NO VERSO

Modifique-se a redação do Art. 4° do PL n° 1.125/95, para a seguinte redação:

Art. 4° Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante e pelo menos 2/3 (dois terços) do demais tripulantes.

JUSTIFICAÇÃO

A legislação trabalhista brasileira impõe um mínimo de 2/3 de brasileiros em qualquer atividade profissional. As razões óbvias dessa exigência são exacerbadas no caso dos navios, que passam a maior parte do tempo fora do território nacional e que desempenham ou podem, a qualquer momento, ser chamados a desempenhar atividades de segurança nacional.

Impõe-se pois a obrigação da tripulação dos navios de bandeira e registro brasileiros ser formada por um mínimo de 2/3 de brasileiros.

A experiência dos navios de pesca, de utilizar apenas o Comandante brasileiro tem propiciado fraudes, uma vez que as empresas estrangeiras contratam nacionais brasileiros para exercerem o cargo de Comandante apenas de **direito** e não de fato, ficando essas pessoas, na realidade, como meros passageiros a bordo.

Ademais, sem embarcar como 2° Piloto, 1° Piloto e Capitão de Cabotagem, ninguém poderá chegar a Capitão de Longo Curso.

Na verdade, sendo uma atividade cuja ascensão profissional se faz baseada no encarreiramento, prática e experiência, se a lei só garantir empregos para o último nível de carreira (Comandante e Chefe de Máquinas), a profissão de marítimo estará fadada à extinção.

Recebido em 3 Junho 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 089-CE/96

PROPOSIÇÃO: PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL

AUTOR

DEPUTADO	PARTIDO	UF	PÁGINA
YEDA CRUSIUS	PSDB	RS	01 / 01

INSTRUÇÕES NO VERSO

Substitua-se a redação do "caput" do Art. 9° do PL n° 1.125/95 pela seguinte redação:

Art. 9° O afretamento de embarcação estrangeira para operar no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou na navegação de apoio marítimo, depende de autorização do órgão competente que a concederá somente nos seguintes casos:

JUSTIFICAÇÃO

A supressão das expressões "por viagem" e "por tempo" torna, na realidade o artigo mais abrangente, incluindo todos os tipos de afretamento, o que fica coerente com o propósito da lei, no que se refere à cabotagem e a navegação de apoio marítimo.

O cancelamento da expressão "interior de percurso nacional" se deve ao fato de outras emendas apresentadas sugerirem que tal navegação, pelas suas implicações até de segurança nacional, e por empregar, na sua maioria, marinheiros regionais, ou seja, pessoas com conhecimentos da geografia local, e que são trabalhadores de baixa renda, não deve ser incluída no rol das classes de navegação que podem ser exercidas por embarcações estrangeiras. Tal raciocínio também se aplica à navegação de apoio portuário, que por seu turno e por suas especificidades está sendo sugerida ter sua definição e, consequentemente, sua regulamentação futura desmembrada da navegação de apoio marítimo.

Por outro lado, a substituição da expressão "só poderá ocorrer nos seguintes casos" pela expressão "que a concederá somente nos seguintes casos" visa simplificar o tramite burocrático do processo de autorização, agilizando-o e compatibilizando-o com o dinamismo necessário do mercado de afretamentos.

Em 3 Junho /1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 090.CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO YEDA CRUSIUS	PSDB	RS	01 / 01

Modifique-se os incisos I e II do Art. 10° do PL n° 1.125/95, com a seguinte redação:

Art. 10° .....

I - de bandeira brasileira e das embarcações estrangeiras, **enquadradas no artigo 12 desta Lei**, para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

II - em substituição a embarcações em construção, com contrato em eficácia, até o limite da tonelagem de porte bruto contratada, no caso de embarcações de carga e até o limite da arqueação bruta contratada, no caso de embarcações destinadas ao apoio marítimo e ao apoio portuário, enquanto durar a construção, limitado a um período máximo de 36 (trinta e seis) meses;

Parágrafo único. As embarcações enquadradas no inciso II deste artigo gozarão de todos os direitos concedidos por lei às embarcações de bandeira brasileira.

JUSTIFICAÇÃO

O afretamento de embarcações estrangeiras implica num dispêndio de divisas, que não deve ocorrer, principalmente quando se consideram os valores globais que tais afretamentos podem alcançar, sem o conhecimento prévio e a devida autorização do Governo, de modo a permiti-lo avaliar e controlar o impacto sobre o balanço de pagamentos.

Entretanto, o afretamento das embarcações estrangeiras, enquadradas no novo artigo 12 (também por mim proposto como emenda ao PL em tela) que, em última análise, são de propriedade de empresas brasileiras de navegação, pode ocorrer sem autorização prévia do Governo que exercerá seu controle sobre essas empresas e seus afretamentos através de outros mecanismos legais (Declaração de Imposto de Renda, etc.).

Além disso, é necessário o estabelecimento nesta Lei do mecanismo tradicional da legislação brasileira, de estímulo à indústria naval, que é a permissão de quem contrata efetivamente a construção de um navio poder afretar um navio de mesmo porte, enquanto durar a construção, de modo a viabilizar o funcionamento da empresa contratante, que já arcará com despesas no período da construção, necessitando, por via de consequência, de auferir receitas operacionais neste período.

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de Junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 091-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL

AUTOR

DEPUTADO YEDA CRUSIUS

PARTIDO PSDB | UF RS | PÁGINA 01 / 01

Suprima-se o inciso III do Art. 10° do PL n° 1.125/95.

JUSTIFICAÇÃO

O instituto da suspensão de bandeira como, já demonstrado na justificação da proposta de supressão ao atual inciso X do Art. 2°, é prejudicial a economia nacional, sendo nefasto por promover uma concorrência predatória às indústrias de construção naval estabelecidas no país, indústrias que realizaram pesados investimentos e que vão ter que desempregar grande contingente de pessoas, gerando significativa crise social.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 092-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL

AUTOR

DEPUTADO YEDA CRUSIUS

PARTIDO PSDB | UF RS | PÁGINA 01 / 01

INSTRUÇÕES NO VERSO

Ao capítulo VII acrescentar um novo Art. 12 com a seguinte redação, renumerando-se os demais:

Art. 12 Os navios de bandeira estrangeira, construídos no Brasil, bem como aqueles construídos no exterior que estiverem registrados no Brasil por ocasião da entrada em vigor desta lei e que tenham na sua tripulação o Comandante e pelo menos 2/3 dos tripulantes de nacionalidade brasileira, pertencentes a empresas subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de empresa brasileira de navegação, gozarão, juntamente com a empresa brasileira, de todos os direitos concedidos em lei aos navios de bandeira brasileira, especialmente aqueles referentes ao Fundo de Marinha Mercante, Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante e acesso a cargas, desde que observem, no relacionamento trabalhista com as respectivas tripulações requisitos mínimos estabelecidos por organismos internacionais devidamente reconhecidos e:

I - aqueles construídos no Brasil tenham sido ou sejam financiados pelo FMN ou FINAME, à empresa brasileira de navegação e exportados ou transferidos para a subsidiária de acordo com a legislação nacional;

II - a empresa subsidiária domiciliada no exterior reconheça formalmente as hipotecas de tais navios, em favor do agente financeiro brasileiro.

JUSTIFICAÇÃO

A competitividade da Marinha Mercante Brasileira é grandemente afetada pelo chamado "CUSTO BRASIL", que não incide nem onera seus concorrentes estrangeiros.

A introdução da possibilidade do navio originalmente brasileiro (**construído no Brasil**) vir a ser exportado, de acordo com a **legislação brasileira de incentivos à exportação** – que já beneficia os navios estrangeiros construídos no Brasil – para uma empresa internacional, totalmente controlada por armador brasileiro, aumentará a oferta de navios em nossos tráfegos e o número de encomendas nos estaleiros brasileiros. Além disso, preservará e criará empregos para metalúrgicos e marítimos e fortalecerá a capacidade de competição internacional das empresas brasileiras de navegação.

Este instrumento constituirá uma alternativa para o Registro Especial Brasileiro, previsto no artigo 11 do PL 1125/95, tendo sobre ele a vantagem de ser posto em funcionamento sem ônus para o erário nacional e de forma imediata.

Recebido na Comissão Especial
Em 3 de Junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 093-C/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL

AUTOR

DEPUTADO YEDA CRUSIUS

PARTIDO PSDB | UF RS | PÁGINA 01 / 01

INSTRUÇÕES NO VERSO

Ao capítulo VII acrescentar um novo Art. 13 com a seguinte redação, renumerando-se os demais:

Art. 13 Os navios construídos no Brasil e exportados ou transferidos para empresas domiciliadas no exterior, subsidiárias integrais de empresa brasileira de navegação, terão acesso aos incentivos previstos na legislação brasileira referentes à exportação de bens.

JUSTIFICAÇÃO

A competitividade da Marinha Mercante Brasileira frente aos concorrentes estrangeiros é altamente prejudicada pela imposição do chamado "CUSTO BRASIL".

Tais encargos oneram tanto o custo operacional das embarcações quanto o custo de capital, que é o de maior peso, posto que se constitui do preço final de aquisição da embarcação.

A forma de se igualar o custo de capital dos navios brasileiros, construídos no país, ao dos navios estrangeiros também aqui construídos, é aplicar a construção dos navios brasileiros o mesmo regime de incentivo aplicado aos navios estrangeiros construídos por estaleiros nacionais.

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 094-CE/96

PROPOSIÇÃO: PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL

AUTOR

DEPUTADO YEDA CRUSIUS | PARTIDO PSDB | UF RS | PÁGINA 01 /01

INSTRUÇÕES NO VERSO

Ao capítulo VII acrescentar um novo Art. 14 com a seguinte redação, renumerando-se os demais:

Art. 14 O frete aquaviário internacional, produzido por embarcação de bandeira brasileira construída no Brasil ou de bandeira estrangeira ao amparo do artigo 12 desta Lei, não integra a base de cálculo para os tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil.

JUSTIFICAÇÃO

Quando da importação de mercadorias os tributos são calculados sobre o seu valor original e sobre o frete pago na importação. O legislador não percebeu entretanto que quando o frete é pago no Brasil a uma empresa brasileira, não existe importação do serviço de transporte e não existe saída de divisas. O frete produzido por navio brasileiro é uma mercadoria já nacionalizada na sua origem, não podendo, por isto, ser considerada como mercadoria ou serviço importado.

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de Junho de 1996

03 / 06 / 96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

095-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL

AUTOR

DEPUTADO	PARTIDO	UF	PÁGINA
YEDA CRUSIUS	PSDB	RS	01 / 01

Suprima-se o Art. 15 do PL nº 1.125/95.

JUSTIFICAÇÃO

Pelo princípio da reciprocida, explicitado na redação do novo artigo 178 da Constituição Federal, não se pode revogar os Decretos Leis 666 e 687/69 sem que os parceiros comerciais do Brasil, notadamente Estados Unidos e Comunidade Européia, façam o mesmo.

O Brasil ficará em situação de inferioridade para, inclusive, negociar a revogação dos mecanismos semelhantes existentes nestes países.

É importante ressaltar a posição da Organização Mundial do Comércio - OMC, de que os países mantenham inalterada sua legislação sobre cargas preferenciais, até que as negociações sejam completadas pela Organização.

Fazer a revogação unilateral, sem negociar a reciprocidade é absolutamente extemporâneo e só beneficiará as multinacionais de transportes.

Já no que se refere à revogação do DL 1143/70, como proposto no artigo, parece-nos, uma vez que sua simples revogação, sem que haja sua substituição concomitante, por outro instrumento legal, de mesma hierarquia, criará um vazio jurídico em relação a questões da competência da Administração Federal, algumas até de caráter constitucional, como por exemplo a concessão e cancelamento de autorizações para o funcionamento de empresas de navegação. Desta forma o mais correto será deixar o DL 1143/70 em vigor, até que o Legislativo o substitua, atualizando-o, como se fizer necessário.

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de Junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº
096.CE /96

PROJETO DE LEI Nº
1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO
[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE Especial sobre "Transporte Aquaviário"

AUTOR
DEPUTADO ROBERTO CAMPOS | PARTIDO PPB | UF RJ | PÁGINA 01 / 02

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se o novo artigo 12, com a seguinte redação renumerando-se os demais:

"Art. 12 - Os navios de bandeira estrangeira, construídos no Brasil, bem como aqueles construídos no exterior que estiverem registrados no Brasil por ocasião da entrada em vigor desta lei, e que tenham na sua tripulação o Comandante e pelo menos 2/3 dos tripulantes de nacionalidade brasileira, pertencentes a empresas subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de empresa brasileira de navegação, gozarão, juntamente com a empresa brasileira, de todos os direitos concedidos em lei aos navios de bandeira brasileira, especialmente aqueles referentes ao Fundo de Marinha Mercante, ao Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante e ao acesso a cargas, desde que:

I. observem, no relacionamento trabalhista com as respectivas tripulações, requisitos mínimos estabelecidos por organismos internacionais devidamente reconhecidos;

II. aqueles construídos no Brasil tenham sido ou sejam financiados pelo FMM ou FINAME, à empresa brasileira de navegação, e exportados ou transferidos para a subsidiária de acordo com a legislação nacional;

III. a empresa subsidiária domiciliada no exterior reconheça formalmente as hipotecas de tais navios, em favor do agente financeiro brasileiro."

JUSTIFICATIVA

A competitividade da Marinha Mercante Brasileira é grandemente afetada pelo chamado "Custo Brasil", que não incide nem onera seus concorrentes estrangeiros.

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

096.CE/96

PROJETO DE LEI Nº

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE Especial sobre "Transporte Aquaviário"

AUTOR

DEPUTADO ROBERTO CAMPOS | PARTIDO PPB | UF RJ | PÁGINA 02/02

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

A introdução da possibilidade do navio originalmente brasileiro (**construído no Brasil**) vir a ser exportado, de acordo com a legislação brasileira de incentivos à exportação - que já beneficia os navios estrangeiros construídos no Brasil - para uma empresa internacional, totalmente controlada por armador brasileiro, aumentará a oferta de navios em nossos tráfegos e o número de encomendas aos estaleiros brasileiros. Além disso, preservará e criará empregos para metalúrgicos e marítimos e fortalecerá a capacidade de competição internacional das empresas brasileiras de navegação.

Este instrumento constituirá uma alternativa para o Registro Especial Brasileiro, previsto no artigo 11 do PL 1.125/95, tendo sobre ele a vantagem de ser posto em funcionamento sem ônus para o erário nacional e de forma imediata.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de junho de 1996

03 / 06 / 96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

097-CE/96

PROJETO DE LEI Nº

1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE Especial sobre "Transporte Aquaviário"

AUTOR

DEPUTADO ROBERTO CAMPOS | PARTIDO PPB | UF RJ | PÁGINA 01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se o novo artigo 13, com a seguinte redação, renumerando as demais:

"Art. 13 - Os navios construídos no Brasil e exportados ou transferidos para empresas domiciliadas no exterior, subsidiárias integrais de empresa brasileira de navegação, terão acesso aos incentivos previstos na legislação brasileira referentes à exportação de bens."

JUSTIFICAÇÃO

A competitividade da Marinha Mercante Brasileira frente aos concorrentes estrangeiros é altamente prejudicada pela imposição do chamado "Custo Brasil".

Tais encargos oneram tanto o custo operacional das embarcações quanto o custo de capital, que é o de maior peso, posto que se constitui do preço final de aquisição da embarcação.

A forma de se igualar o custo de capital dos navios brasileiros, construídos no país, ao dos navios estrangeiros também aqui construídos, é aplicar à construção dos navios brasileiros o mesmo regime de incentivo aplicado aos navios estrangeiros construídos por estaleiros nacionais.

Em. 3 de junho 1996

03 / 06 / 96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº
098.CE/96

PROJETO DE LEI Nº
1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO
[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE Especial sobre "Transporte Aquaviário"

AUTOR
DEPUTADO ROBERTO CAMPOS | PARTIDO PPB | UF RJ | PÁGINA 01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se o novo Art. 14, com a seguinte redação, renumerando-se os demais:

"Art. 14 - O frete aquaviário internacional, produzido por embarcação brasileira construída no Brasil ou de bandeira brasileira, transferida ou exportada para subsidiária integral de empresa brasileira de navegação, como previsto nesta lei, não integra a base de cálculo para os tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil."

JUSTIFICATIVA

Quando a importação de mercadorias os tributos são calculados sobre o seu valor original e sobre o frete pago na importação. O legislador não percebeu entretanto que quando o frete é pago no Brasil a uma empresa brasileira, não existe importação do serviço de transporte e não existe saída de divisas. O frete produzido por navio brasileiro é uma mercadoria já nacionalizada na sua origem, não podendo, por isto, ser considerada como mercadoria ou serviço importado.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de junho de 1996

03 / 06 / 96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

099-CE/96

PROJETO DE LEI Nº

1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR

DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES | **PARTIDO** PTB | **UF** DF | **PÁGINA** 01 / 02

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescentar ao Artigo 2º o inciso XI, com a seguinte redação:

XI - "navegação do Mercosul ou médio curso: a realizada entre portos brasileiros e portos dos países membros do Mercosul:

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de Junho de 1996

JUSTIFICATIVA

A posição geográfica, política e econômica do Brasil na América do Sul consagrou historicamente a existência de três classes de navegação marítima: a de longo curso, realizada entre o Brasil e outros continentes; a de cabotagem, navegação entre os cabos extremos do país, sendo portanto de âmbito doméstico (entre portos brasileiros) e a de grande cabotagem, realizada entre portos brasileiros e de países da América do Sul.

Esta conceituação leva em conta aspectos da segurança da navegação, a existência ou não de alternativas terrestres e, sobretudo, as peculiaridades do relacionamento com os países limítrofes ao Brasil.

Tais peculiariedades assumem no presente e assumirão no futuro peso muito maior e crescente, dado o advento do Mercosul, cujo acordo aborda, especificamente a questão dos transportes entre os países membros. A Lei deve permitir reconhecer que a navegação realizada entre os países memros do Mercosul é diferente, devendo, por via de consequência, ser tratada diferentemente da navegação realizada entre o Brasil e os outros continentes.

Esta diferenciação é primordial no contexto do Mercosul, uma vez que permitirá ao Brasil se adequar, de forma expedita, às evoluções naturais do acordo, sem que seja necessário alterar toda sua legislção sobre navegação.

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

03/06/96
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº
099-CE/96

PROJETO DE LEI Nº
1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO
[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO: ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES	PTB	DF	02/ 02

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

A diferenciação da grande cabotagem permitirá compatibilizar de maneira simples, a futura lei, com o Mercosul.

Deve-se notar o Mercado comum Europeu criou também uma disposição especial para estes tráfegos. Pelo princípio da reciprocidade devemos fazer a mesma distinção que o Mercado Comum fez.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Em 3 de Junho de 1996

03/06/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

100-CE/96

PROJETO DE LEI Nº

846 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] ADITIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR

DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES | PARTIDO PTB | UF DF | PÁGINA 01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

-Artigo 2º inciso I - acrescentar no final da definição a seguinte expressão: "e também a navegação de apoio portuário".

JUSTIFICATIVA

A navegação de apoio protuário possui características específicas que a diferencia das outras navegações, apesar de se enquandrar na cabotagem. Daí a necessidade de ser especificada na definição de navegação de cabotagem.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de junho de 1996

03/06/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

101-CE/96

PROJETO DE LEI Nº

846 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES	PTB	DF	01/ 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

Acrescentar um novo artigo 2º ao PL, remunerando-se os demais, com a seguinte redação:

Art. 5º - O transporte aquaviário de mercadoria entre o Brasil e outros países será realizado observando-se os acordos internacionais assinados pelo Brasil, o princípio de reciprocidade e a participação igualitária da bandeira brasileira e de seus parceiros comerciais.

JUSTIFICATIVA

O novo artigo 178 da Constituição Federal alterou, também, os princípios que regem o transporte internacional. O texto do PL só contempla a cabotagem. Daí a apresentação desta Emenda.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na
Em, 3 junho 1996

03/06/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

102-CE /96

PROJETO DE LEI Nº

1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] ADITIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES	PTB	DF	01 /01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Artigo 2º - Suprima-se o atual Inciso X:

JUSTIFICATIVA

O artifício da suspensão provisória de bandeira é incipiente no mundo, sendo basicamente adotado somente por alguns países de pequeno porte que se caracterizam, na sua maioria, pela atuação internacional como paraisos fiscais. Daí a razão desta prática não ser bem recebida pela comunidade internacional.

Para o caso brasileiro, se por um lado a adoção de tal mecanismo pode trazer, no curto prazo uma oferta maior de navios, aparentemente registrados no país, por outro lado acobertará a importação disfarçada de navios de idade avançada com estado de conservação duvidoso, sem que ocorra o reconhecimento por parte do erário público dos impostos devidos nas operações de importação de bens.

Todavia, o maior inconveniente que esta prática, se implementada, tratár para o país será: a paralização seguida do extermínio de nossos estaleiros, uma vez que a concorrência predatória que se instalará no país, com a importação "branca" de navios usados inviabilizará a contratação de navios a serem construídos no Brasil.

Deve-se notar que as indústrias brasileiras mantém alguma proteção alfandegária (um exemplo significativo, por exemplo, a indústria multinacional de veículos). Não parece, portanto, razoável permiter a lei a importação de navios sem pagamento de direitos fiscais.

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de Junho de 1996

INSTRUÇÕES NO VERSO

03/06/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

103-CE /96

PROJETO DE LEI Nº

1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] ADITIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES	PTB	DF	01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Artigo 2º, inciso VI: cancelar o inciso, acrescentando dois (2) outros em seu lugar, renumerando-se os demais:

VI - navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica Exclusiva, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;

VII - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários para atendimento a embarcações e instalações portuárias.

Recebido na Comissão Espe
Em 3 de junho de 1996

JUSTIFICATIVA

As navegações de apoio marítimo e apoio portuário possuem características e especificidade próprias que as tornam razoavelmente diferentes, a ponto de ficar inadequado, defini-las conjuntamente, sob o título de navegação de apoio, como consta no texto original do projeto.

Faz-se necessário portanto estabelecer as duas definições em separado, de modo a permitir que a legislação e regulamentação desses regimes de navegação se realizem , respeitando essas diferenças.

INSTRUÇÕES NO VERSO

03/06/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

104-CE/96

PROJETO DE LEI Nº

1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES	PTB	DF	01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Artigo 3º - suprimir o inciso II:

JUSTIFICATIVA

A suspensão provisória de registro é pratica prejudicail aos interesses nacionais. Por isto este inciso II deve ser cancelado.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de junho de 1996

03/06/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

105-CE/96

PROJETO DE LEI Nº

846 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] ADITIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES	PTB	DF	01 /01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

Suprimir o inciso II e IV do art. 3º:

JUSTIFICATIVA

Os incisos III e IV do artigo 3º caracterizam o afretamento a casco nu, que é um afretamento que se caracteriza, no mercado internacional, por ser uma operação de longo prazo.

Desta forma, só permitir o afretamento de embarcação estrangeira a casco nu, será um grande entrave, senão uma impossibilidade, de se atender a demanda transitória de embarcação na cabotagem.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de Junho de 1996

03/06/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

106.CE 196

PROJETO DE LEI Nº

1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES	PTB	DF	01 / 02

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Artigo 7º, substituir o texto original:

Art. 7º - As embarcações estrangeiras poderão participar da navegação de cabotagem e navegação de apoio marítimo, quando afretadas à armadores brasileiros, bem como aquelas pertencentes a subsidiárias integrais de empresa brasileira de navegação, observado nos artigos desta lei, concernentes a afretamento de embarcações estrangeiras e utilização de embarcações pertencentes a subsidiáris integrais de empresa brasileira de navegação.

Parágrafo único: As embarcações estrangeiras utilizadas exclusivamente a título de cruzeiro turístico poderão participar da navegação de cabotagem e navegação interior de percurso nacional, afretados ou não, por armadores brasileiros.

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de Junho de 1996

JUSTIFICATIVA

Com a separação das definições de navegação de apoio marítimo e navegação de apoio portuário, fruto de suas diferenças intrínsecas, há que se adquar a redação deste artigo às novas definições.

Além disso, às navegações interior de percurso nacional, de apoio portuário e de travessia, por seus caracteres estratégicos e de segurança nacional não devem ser abertas a embarcações estrangeiras, principalmente quando se leva em conta que há

PARLAMENTAR

03/06/96
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 106-CE/96

PROJETO DE LEI Nº 1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] ADITIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES	PTB	DF	02 / 02

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

oferta suficiente e até mesmo recessiva de embarcações destinadas a tais navegações no mercado nacional, não havendo, portanto, razão para aumentar o número de embarcações ociosas, desempregando seus tripulantes, na maioria trabalhadores de baixa renda.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão
Em 3 de Junho 1996

PARLAMENTAR

03/06/96
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº
107/CC/96

PROJETO DE LEI Nº
1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO
[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO: ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR: DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES | PARTIDO: PTB | UF: DF | PÁGINA: 01 / 02

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Artigo 9º - alterar o "caput":

Art. 9º - "O afretamento de embacarção estrangeira para operar no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou na navegação de apoio marítimo, depende de autorização do órgão competente que a concederá somente nos seguintes casos:"

JUSTIFICATIVA

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de Junho de 1996

A supressão das expressões "por viagem" e "por tempo"torna, na realidade o artigo mais abrangente, incluindo todos os tipos de afretamento, o que fica coerente com o propósito da lei, no que se refere à cabotagem e a navegação de apoio marítimo.

O cancelamento da expressão "interior de percurso ' nacional" se deve ao fato de outras emendas apresentadas sugerirem qeu tal navegação, pelas suas implicações até de segurança nacional, e por empregar, na sua maioria, marinheiros regionais, ou seja, pessoas com conhecimentos da geografia local, e que são trabalhadores de baixa renda, não deve ser incluída no rol das classes da navegação que podem ser exercidas por embarcações estrangeiras. Tal raciocínio também se aplica à navegação de apoio portuário, que por seu turno e por suas especificidades está sendo sugerida ter sua definição e, consequentemente, sua regulamentação futura desmembrada da navegação de apoio marítimo.

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

03/06/96
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 107-CE/96

PROJETO DE LEI Nº 1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] ADITIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES	PTB	DF	02 / 02

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Por outro lado, a substituição da expressão "só poderá ocorrer nos seguintes casos" pela expressão "que a concederá somente nos seguintes casos" visá simplificar o tramite burocrático do processo de autorização, agilizando-o e compatibilizando-o com o dinamismo necessário do mercado de afretamentos.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão
Em 3 de Junho de 1996

03/06/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 108.CE /96

PROJETO DE LEI Nº 1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES	PTB	DF	01 /02

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Artigo 10 - alterar o inciso I e acrescentar o Inciso III,como segue:

Art. 10 - Independe de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira e das embarcações estrangeiras, pertencente a subsidiárias integrais, como previsto nesta lei, para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

II - em substituição a embarcações em construção, com contrato em eficácia, até o limite da tonelagem de porte bruto contratada, no caso de embarcações de carga e até o limite da aqueação bruta contratda, no caso de embarcações destinadas ao apoio marítimo e ao apoio portuário, enquanto durar a construção, limitado a um período máximo de 36 (trinta e seis) meses;

Parágrafo único: As embarcações enquadradas no inciso II deste artigo gozarão de todos os direitos concedidos por lei às embarcações de bandeira brasileira.

Em, 3 de Junho de 1996

JUSTIFICATIVA

O afretamento de embarcações estrangeiras implica num dispêndio de divisas, que não deve ocorrer, principalmente quando se consideram os valores globais que tais afretamentos podem alcançar, sem o conhecimento prévio e a devida autorização do Governo,

INSTRUÇÕES NO VERSO

03/06/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

108-CE /96

PROJETO DE LEI Nº

1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES	PTB	DF	02 / 02

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

de modo a permití-lo avaliar e controlar o impacto sobre o balanço de pagamentos.

Entretanto; o afretamento das embarcações estrangeiras, enquadradas no novo artigo 12 (alteração nº 11) que, em última análise, são de propriedade de empresas brasileiras de navegação, pode ocorrer sem autorização prévia do Governo que exercerá seu contrôle sobre essas empresas e seus afretamentos através de outros mecanismos legais (Declaração de Imposto de Renda, Etc.).

Além disso, é necessário o estabelecimento nesta Lei do mecanismo tradicional da legislação brasileira, de estímulo à indústria naval, que é a permissão de quem contrata efetivamente a construção de um navio poder afretar um navio de mesmo porte, enquanto durar a construção, de modo a viabilizar o funcionamento da empresa contratante, que já arcará com despesas no período da construção, necessitando, por via de consequência, de auferir receitas operacionais neste período.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Secretaria
Em 3 de Junho de 1996

03/06/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

107-CE / 96

PROJETO DE LEI Nº

1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] ADITIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES	PTB	DF	01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Artigo 10 - suprimir o inciso III:

JUSTIFICATIVA

O instituto da suspensão de bandeira, é prejudicial a economia nacional, sendo nefasto por promover uma concorrência predatória às indústrias de construção naval estabelecidas no país, indústrias que realizaram pesados investimentos e que vão ter que desempregar grande contingente de pessoas, gerando significativa crise social.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de junho de 1996

03/06/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

110-CE / 96

PROJETO DE LEI Nº

1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] ADITIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO: ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES	PTB	DF	01 / 02

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Capítulo VII- acrescentar o novo artigo 12, com a seguinte redação e renumerar os demais:

Art. 12 - Os navios de bandeira estrangeira, construídos no Brasil, bem como aqueles construídos no exterior que estiverem registrados no Brasil por ocasião da entrada me vigor desta lei e que tenham na sua tripulação o Comandante e pelo menos 2/3 dos tripulantes de nacionalidade brasileira, pertencentes a empresas subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de empresa brasileira de navegação, gozarão, juntamente com a empresa brasileira, de todos os direitos concedidos em lei aos navios de bandeira brasileira, especialmente aqueles referentes ao Fundo de Marinha mercante, Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante e acesso a cargas, desde que observem, no relacionamento trabalhista com as respectivas tripulações requisitos mínimos estabelecidos por organismos Internacionais devidamente reconhecidos e:

I - aqueles construídos no Brasil tenham sido ou sejam financiados pelo FMM ou FINAME, à empresa brasileira de navegação e exportados ou transferidos para a subsidiária de acordo com a legislação nacional:

II - a empresa subsidiária domiciliada no exterior reconheça formalmente as hipotecas de tais navios, em favor do agente financeiro brasileiro.

JUSTIFICATIVA

Recebido
Em 3 Junho 1996

A competitividade da Marinha Mercante Brasileira é grandemente afetada pelo chamado "CUSTO BRASIL", que não incide nem

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

03/06/96
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 110-CE/96

PROJETO DE LEI Nº 1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES	PTB	DF	02 / 02

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

onera seus concorrentes estrangeiros.

A introdução da possibilidade do navio originalmente brasileiro (**construído no Brasil**) vir a ser exportado, de acordo com a legislação brasileira de incentivos à exportação - que já beneficia os navios estrangeiros construídos no Brasil - para uma empresa internacional, totalmente controlada por armador brasileiro, aumentará a oferta de navios em nossos tráfegos e o número de encomendas nos estaleiros brasileiros. Além disso, preservará e criará empregos para metalúrgicos e marítimos e fortalecerá a capacidade de competição internacional das emrpesas brasileiras de navegação.

Este instrumento constituirá uma alternativa para o Registro Especial Brasileiro, previsto no artigo 11 do PL 1.125/95, tendo sobre ele a vantagem de ser posto em funcionamento sem ônus para o erário nacional e de forma imediata.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em 3 de junho de 1996

DATA 03/06/96

PARLAMENTAR F. H. Silva

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

111.CE /96

PROJETO DE LEI Nº

1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES	PTB	DF	01/ 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Capítulo VII - acrescentar o novo artigo 13, com a seguinte redação, renumerando as demais:

Art. 13 - Os navios construídos no Brasil e exportados ou transferidos para empresas domiciliadas no exterior, subsidiárias integrais de empresa brasileira de navegação, terão acesso aos incentivos previstos na legislação brasileira refernetes à exportação de bens.

JUSTIFICATIVA

A competitividade da Marinha Mercante brasileira frente aos concorrentes estrangeiros é altamente prejudicada pela imposição do chamado "CUSTO BRASIL".

Tais encargos oneram tanto o custo operacional das embarcações quanto o custo de capital, que é o de maior peso, posto que se constitui do preço final de aquisição da embarcação.

A forma de se igualar o custo de capital dos navios brasileiros, construídos no país, ao dos navios estrangeiros também aqui construídos, é aplicar a construção dos navios brasileiros o mesmo regime de incentivo aplicado aos navios estrangeiros construídos por estaleiros nacionais.

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de junho de 1996

INSTRUÇÕES NO VERSO

03/06/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

112.CE / 96

PROJETO DE LEI Nº

1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES	PTB	DF	01 / 01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Capítulo VII - acrescentar o novo artigo 14, com a seguinte redação, renumerando-se os demais:

Art. 14 - O frete aquaviário internacional, produzido por embarcação construídos no Brasil, não integra a base de cálculo para os tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil.

JUSTIFICATIVA

Quando da importação de mercadorias os tributos são calculados sobre o seu valor original e sobre o frete pago na importação. O legislador não percebeu entretanto que quando o frete é pago no Brasil a uma empresa brasileira, não existe importação do serviço de transporte e não existe saída de divisas. O frete produzido por navio brasileiro é uma mercadoria já nacionalizada na sua origem, não podendo, por isto, ser considerada como mercadoria ou serviço importado.

Em 3 de junho 1996

INSTRUÇÕES NO VERSO

03/06/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº
113-CE/96

PROJETO DE LEI Nº
1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO
[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO: ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR

DEPUTADO	PARTIDO	UF	PÁGINA
PHILEMON RODRIGUES	PTB	DF	01 / 02

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Artigo 15 - cancela-se:

JUSTIFICATIVA

Recebido na Comissão
Em 3 de Junho 1996

Pelo princípio da reciprocidade, explicitado na redação do novo artigo 178 da Constituição Federal, não se pode revogar os Decretos Leis 666 e 687/69, sem que os parceiros comerciais do Brasil, notadamente Estados Unidos e Comunidade Européia, façam o mesmo.

O Brasil ficará em situação de inferioridade para, inclusive, negociar a revogação dos mecanismos semelhantes existentes nestes países.

É importante ressaltar a posição da Organização Mundial do Comércio - OMC, de que os países mantenham inalterada sua legislação sobre cargas preferenciais, até que as negociações sejam completadas pela Organização.

Fazer a revogação unilateral, sem negociar a reciprocidade é absolutamente extemporâneo e só beneficiará as multinacionais de transportes.

Já no que se refere à revogação do DL 1143/70, como proposto no artigo, parece-nos, uma vez que sua simples revogação, sem que haja sua substituição concomitante, por outro instrumento legal, de mesma hierarquia, criará um vazio jurídico em relação a questões da competência da Administração Federal, algumas até de caráter constitucional, como por exemplo a concessão e cancela-

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

03/06/96
DATA

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 113-CE/96

PROJETO DE LEI Nº 1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES	PTB	DF	02 / 02

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

mento de autorizações para o funcionamento de empresas de navegação. Desta forma o mais correto será deixar o DL 1143/70 em vigor, até que o Legislativo o substitua, atualizando-o, como se fizer necessário.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de junho de 1996

03/06/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

114-CE/96

PROJETO DE LEI Nº

1125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES	PTB	DF	01 /01

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Capítulo V - acrescentar novo artigo, com a seguinte redação:

Art..... - A operação ou exploração da navegação de apoio portuário é privativa de embarcações brasileiras.

JUSTIFICATIVA

A navegação, de apoio portuário, por seus caracteres estratégicos e de segurança nacional não devem ser abertas a embarcações estrangeiras, principalmente quando se leva em conta que há oferta suficiente e até mesmo excessiva de embarcações destinadas a tais navegações no mercado nacional, não havendo, portanto, razão para aumentar o número de embarcações ociosas, desempregando seus tripulantes, na maioria trabalhadores de baixa renda.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em 3 de junho de 1996

03/06/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

115-CE/96

PROJETO DE LEI Nº

846 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] ADITIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES	PTB	DF	01 / 02

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

TEXTO

Capitúlo VII - acrescentar novo artigo, com a seguinte redação:

Art.... - Nos portos organizados haverá pelo menos dois berços destinados à cabotagem de carga geral, com retro-áreas adequadas, nos quais será cobrada somente a tarifa de atracação dos navios neles atracados, desde que:

I - Os navios independam dos equipamentos portuários para a movimentação vertical das cargas (navios auto-sustentados);

II - As empresas de navegação forneçam os equipamentos necessários à movimentação horizontal da carga.

§ 1º - O Ministério da Fazenda deverá, num prazo de até 30 dias após a promulgação desta lei, baixar normas que simpli quem o desembaraço das cargas de cabotagem, de modo a permitir a carga e descarga direta.

§ 2º - As empresas de navegação que utilizam os na vios auto-sustentados, citados no caput deste artigo poderão utilizar funcionários de seu quadro permanente para a realização dos tra balhos de estiva, conferência, vigilância, ficando dispensada de utilizar mão-de-obra avulsa, fornecida pelos OMGMOs.

JUSTIFICATIVA

3 Junho 96

- Mercadorias mais baratas as pessoas nas áreas mais pobres do país;

- Alívio da malha rodoviária;

PARLAMENTAR

03/06/96
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº

115-CE/96

PROJETO DE LEI Nº

846 / 95

CLASSIFICAÇÃO

[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE

[ ] ADITIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO PHILEMON RODRIGUES	PTB	DF	02 / 02

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

- Aumento do consumo interno, com o barateamento dos transportes;
- Reflexo em toda a economia;
- Atração de novos navios para operar na cabotagem;
- Barateamento do frete para o transportador.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em 3 de junho de 1996

03/06/96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 116-CE/96

PROPOSIÇÃO

/

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE

( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO COMISSÃO ESPECIAL DO TRANSPORTE AQUAVIARIO (PL 846/95)

AUTOR

DEPUTADO MÁRIO NEGROMONTE | PARTIDO PSDB | UF BA | PÁGINA 01/01

Dê-se ao art. 10 do PL nº 1.125, de 1995, a seguinte nova redação:

Art. 10 - Independe de autorização do órgão competente o afretamento de embarcações brasileiras para as navegações de longo curso, de cabotagem, interior e de apoio".

JUSTIFICAÇÃO

A liberalização do afretamento de embarcações estrangeira deve ter limites que, no mínimo, permitam o controle da remessa de divisas, evitando-se preços artificialmente majorados que possibilitam a remessa ilegal de recursos para o exterior.

Sendo assim, torna-se indispensável o acompanhamento, pelo órgão competente, dos valores estipulados nos contratos de afretamento, razão pela qual propomos esta emenda, bem como outra de modificação ao texto do art. 9º, com a mesma finalidade.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de Junho de 1996

PARLAMENTAR

03/06/96

Lote: 74
PL Nº 1125/1995
194
Caixa: 53

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇAO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 117.CE/96

PROPOSIÇÃO

/

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE

( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DO TRANSPORTE AQUAVIARIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO MARIO NEGROMONTE	PSDB	BA	01 / 01

Dê-se ao art. 10 do PL nº 1.125, de 1995, a seguinte nova redação:

Art. 12 - A inobservância do disposto nesta Lei sujeitará o infrator às seguintes sanções, conforme definido em regulamento:

I - multa, por tonelada de arqueação bruta da embarcação infratora;

II - suspensão da autorização para operar

JUSTIFICAÇÃO

A redação originalmente proposta estabelece multa em percentuais aplicados sobre o valor do frete, elemento de apuração, às vezes, controversa.

A aplicação de sanções com base na tonelagem bruta de arqueação da embarcação simplifica a forma de autuação, pois trata-se de característica indiscutível da embarcação. Ademais, a previsão de suspensão da autorização é um elemento de inibição ao cometimento de infrações.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de Junho de 1996

03/06/96

PARLAMENTAR

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
195

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇAO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 118-CE/96

PROPOSIÇÃO

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DO TRANSPORTE AQUAVIARIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO MARIO NEGROMONTE	PSDB	BA	01 / 01

Acresça-se, ao final do Parágrafo Único do art. 11, a seguinte expressão

", nos termos das legislações específicas, a serem submetidas à apreciação do Congresso Nacional no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data de Publicação desta Lei."

JUSTIFICAÇÃO

O estabelecimento de condições especiais de caráter fiscal, aduaneiro, previdenciário, trabalhista e securitário, para as embarcações a serem registradas no Registro Especial Brasileiro, deve ser objeto de exame do Congresso Nacional, em razão das suas implicações até mesmo de caráter constitucional.

Deste modo, apresentamos esta emenda que visa tornar obrigatório o envio ao Congresso de projeto ou projetos de lei sobre os referidos temas.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de junho de 1996

03/06/96

PARLAMENTAR

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇAO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
196

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA NR
119-CE/96

PROPOSIÇÃO
/

CLASSIFICAÇÃO
DISPOSITIVO:
( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DO TRANSPORTE AQUAVIARIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO MARIO NEGROMONTE	PSDB	BA	01 / 01

Inclua-se, no Capítulo IX - Das Disposições Finais, o seguinte novo art. 14, remunerando-se os demais.

"Art. 14 - No prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da publicação desta Lei, o Poder Executivo encaminhará ao Congresso Nacional projeto de lei dispondo sobre condições especiais para o estabelecimento de uma política de apoio e de incentivo à indústria de construção naval brasileira".

JUSTIFICAÇÃO

A flexibilização proposta pelo PL nº 1.125/95, estabelecendo, em decorrência da alteração do art. 178 da Constituição, novas regras para as atividades de marinha mercante exige, em contrapartida, a instituição de uma política de apoio e incentivo à indústria de construção naval brasileira, sem o que os nossos estaleiros poderão ser irremediavelmente atingidos em seu equilíbrio econômico e financeiro.

Nesse sentido, entendendo não ser conveniente o estabelecimento de tais condições neste mesmo PL, é que propomos esta emenda sugerindo o encaminhamento, no prazo máximo de 180 dias, de outro projeto de lei dispondo sobre a política de apoio e incentivo à indústria de construção naval brasileira.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em 3 junho 1996

03 06/96

PARLAMENTAR

Lote: 74
PL Nº 1125/1995
197
Caixa: 53

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇAO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA NR

120 CE/96

PROPOSIÇÃO

/

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE

( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL DO TRANSPORTE AQUAVIARIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO MARIO NEGROMONTE	PSDB	BA	01 / 01

Suprima-se no art. 9º do PL nº 1.125, de 1995, a expressão "por viagem e por tempo ".

JUSTIFICAÇÃO

O fretamento de embarcação estrangeira, em qualquer das modalidades previstas nesta Lei, deverá ser, sempre, objeto de controle da autoridade governamental competente, com fins de evitar a remessa ilegal de divisas.

Esta emenda, ao suprimir a expressão "por viagem e por tempo", pretende, em verdade, incluir, também, o fretamento "a casco nu" nas modalidades de afretamento sujeitos ao controle de remessa de divisas.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de Junho de 1996

03 / 06 / 96

PARLAMENTAR

Lote: 74
PL Nº 1125/1995
198
Caixa: 53

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 121-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL

AUTOR

DEPUTADO YEDA CRUSIUS

PARTIDO PSDB **UF** RS **PÁGINA** 01 / 01

Ao capitulo IX - das Disposições Finais, inclua-se onde couber Art. com a seguinte redação:

"Art. - O disposto nos Art. 5° e 6° não se aplica no caso de transporte de mercadorias importadas por órgão da administração pública federal, estadual e municipal, direta ou indireta, empresas públicas e sociedades de economia mista, bem como das mercadorias importadas, que tenham recebido favor governamental, financiamento de agências oficiais de crédito, salvo quando comprovada a inexistência ou indisponibilidade, por um período maior do que sete dias, de embarcação de bandeira brasileira capaz de efetuar o transporte pretendido.

Parágrafo primeiro. As cargas enquadradas no caput deste artigo poderão ser transportadas por embarcações de bandeira do país exportador, até o limite de 50% de seu total, desde que seja assegurado pelo país exportador, pelo menos, igual tratamento aos navios de bandeira brasileira.

Parágrafo segundo. Quando ocorrer absoluta falta de navios de bandeira brasileira ou do país exportador, para o transporte das cargas referidas neste artigo, este poderá ser realizado por navio de terceira bandeira.

Parágrafo terceiro. Entende-se como favor governamental os benefícios de ordem fiscal, cambial ou financeira concedidos pelos governos federal e estaduais. O órgão competente do Ministério dos Transportes efetuará o controle e a fiscalização relativos ao cumprimento deste artigo.

JUSTIFICAÇÃO

O Decreto-Lei 666/69 que está sendo revogado através da redação original deste PL realmente carece de ter a maior parte dos seus dispositivos revogada, por ter se tornado anacrônico. Entretanto no que se refere a prescrição de algumas cargas de importação para a bandeira brasileira, ele continua totalmente atualizado uma vez que a maioria dos países que dependem do mar mantêm dispositivos semelhantes. Por que então o Brasil iria liberar para navios estrangeiros estas cargas que tem caráter especial?

Recebido na Comissão Especial
Em, 3 de junho de 1996

PARLAMENTAR

03 / 06 / 96
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Emenda nº 122-CE/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "*REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL*", E Seus Apensados

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995
(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se um Capítulo "Das Disposições Transitórias", com o seguinte artigo, renumerando-se os demais:

"Capítulo X
Das Disposições Transitórias

Art.14. Até que seja implementado o Registro Especial Brasileiro previsto no art. 10, assegurando a competitividade internacional aos armadores brasileiros, os navios de bandeira brasileira, construídos no Brasil, e que venham a ser exportados ou transferidos para subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de empresas brasileiras de navegação, gozarão de todos os direitos e incentivos legais concedidos aos navios de bandeira brasileira, desde que:

I - tenham sido ou venham a ser financiados aelo Fundo de Marinha Mercante ou pelo FINAME ;

II - a empresa subsidiária reconheça expressamente as hipotecas de tais navios em favor do agente financeiro brasileiro;

III - o Comandante e pelo menos dois terços dos demais triaulantes sejam de nacionalidade brasileira;

IV - a empresa brasileira de navegação, controladora da subsidiária, se comprometa a transferir para o Registro Brasileiro os navios exportados ou transferidos para a subsidiária no exterior, quando ocorrer caso de mobilizacão nacional.

§ 1º Os navios construídos no exterior que estiverem registrados no Brasil por ocasião da entrada em vigor desta lei, terão acesso aos preceituado no *caput* deste artigo, desde que atendam ao contido nos incisos II, III e IV acima.

4 Junho 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS

122-CC/96

§ 2º Os navios já existentes e os que vierem a ser construídos no Brasil e que venham a ser exportados ou transferidos para a subsidiária integral no exterior terão acesso ao mesmo regime de incentivos à exportação de bens previsto na legislação brasileira para os demais produtos industrializados.

§ 3º O agente financeiro do Fundo de Marinha Mercante proverá financiamento para a construção dos navios enaquadrados no parágrafo anterior, nas mesmas condições estabelecidas em lei para os navios construídos no Brasil para empresas brasileiras de naveagação.

JUSTIFICAÇÃO:

A competitividade da marinha mercante brasileira é grandemente afetada pela composição do chamado "custo Brasil".

O PL, no seu texto original, prevê a instituição do Registro Especial Brasileiro, como instrumento de correção das distorções quc afetam o nosso transporte aquaviário.

Entretanto, a implementação do REB requer grandes alterações no ordenamento jurídico brasileiro, exigindom até mesmo alterações na Constituição Federal, tarefas que sabemos demandarem longos prazos.

Em consequência, o mecanismo sugerido nesta emenda, de aplicação imediata, permitirá às empresas brasileiras operar os seus navios em condições semelhantes aos navios estrangeiros, até que seja definitivamente implementado o REB.

Sala da Comissão, em 3 de junho de 1996.

Deputado ELTON ROHNELT

Recebido na ... sessão especial
Em, 4 de junho de 1996

Emenda nº 123-CC/96

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "*REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL*", E Seus Apensados

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995
(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se ao art. 2º um novo inciso, com a seguinte redação, renumerando-se os demais:

"Empresa Brasileira de Navegação: aquela constituída de acordo com a legislação do país e que tenha, no mínimo, 51% de seu capital votante pertencentes a pessoas físicas ou jurídicas brasileiras e proprietária de pelo menos uma embarcação de bandeira brasileira;"

JUSTIFICAÇÃO

A atividade de Marinha Mercante exercida pelas empresas de navegação é das mais estratégicas para o país, uma vez que, em tempos normais de paz, garante a circulação de mercadorias, tanto entre portos do território nacional, quanto entre o Brasil e seus parceiros internacionais.

Em ocasiões de crises ou conflitos internacionais, mesmo aqueles nos quais o Brasil não participe diretamente, a Marinha Mercante, além de estratégica, torna-se crucial e indispensável ao país, para garantir um mínimo de fluxo de mercadorias, que assegure o funcionamento da economia, além de se constituir reserva da Marinha de Guerra.

Em boa hora, esta Casa - reconhecendo que as Comunicações também se constituem em atividade estratégica para o país - decidiu, de forma sábia, manter o controle daquela atividade nas mãos de brasileiros.

Recebido na Comissão Especial
Em, 4 de junho de 1996

123-CE/96

CÂMARA DOS DEPUTADOS

A Marinha Mercante, como já demonstramos, é tão ou mais estratégica que as Comunicações, sendo portanto, mandatório estender-se a mesma atitude aplicada às Comunicações, à Marinha Mercante.

É interessante enfatizar que essa postura é defendida, também, pelo Executivo, de forma a manter o controle de tão importante atividade nas mãos de brasileiros.

Sala da Comissão, em 3 de junho de 1996.

Deputado ELTON ROHNELT

Recebido
Em 4 de Junho 1996

Emenda nº 124.cc/96

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "*REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL*", E Seus Apensados

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995
(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o inciso X do art. 2º, suprimindo-se, também, em decorrência, o inciso II do § 3º.

JUSTIFICAÇÃO

O artifício da **suspensão provisória** de bandeira é incipiente no mundo, sendo basicamente adotado somente por alguns países de pequeno porte que se caracterizam, na sua maioria, pela atuação internacional como paraísos fiscais. Daí a razão desta prática não ser bem recebida pela comunidade internacional.

No caso brasileiro, se por um lado a adoção de tal mecanimmo pode trazer, no curto prazo, uma oferta maior de navios, aparantemente registrados no país, por outro lado acobertará a importação disfarçada de navios de idade avançada com estado de conservação duvidoso, a exemplo de recentes escândalos na área de aviação civil, sem que ocorra o recolhimento por parte do erário público dos impostos devidos na operação de importação de bens.

Todavia, o maior inconveniente que esta prática, se implementada, trará para o país será: a paralisação seguida do extermínio de nossos estaleiros, uma vez que a concorrência predatória que se instalará no país, com a importação "branca" de navios

Presidência da Comissão Especial
em 4 de junho de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS

124-CE/96

usados, inviabilizará a contratação de navios a serem construídos no Brasil.

Deve-se notar que as indústrias brasileiras mantêm alguma proteção alfandegária (um exemplo significativo é o das indústrias multinacionais de veículos aqui instaladas). Não parece, portanto, razoável permitir a lei a importação de navios sem pagamento de direitos fiscais, na contramão das tendências do governo.

Sala da Comissão, em 3 de junho de 1996.

Deputado ELTON ROHNELT

Recebido na Comissão Especial
Em 4 de Junho de 1996

Emenda nº 125-CE/96

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "*REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL*", E Seus Apensados

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995
(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o inciso III do art. 10.

JUSTIFICAÇÃO:

O instituto da suspensão de bandeira é prejudicial à economia nacional, sendo nefasto por promover uma concorrência predatória às indústrias de construção naval estabelecidas no país, indústrias que realizaram pesados investimentos e que vão ter que desempregar grande contingente de pessoas, gerando significativa crise social.

Sala da Comissão, em 3 de junho de 1996.

Deputado ELTON ROHNELT

Recebido
Em 4 de Junho 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 126-CE/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "*REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL*", E SEUS APENSOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995
(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se um novo art. 14, com a seguinte redação, remunerando-se os demais:

"Art. 14. O frete aquaviário internacional, produzido por embarcação brasileira construída no Brasil ou de bandeira estrangeira, transferida ou exportada para subsidiária integral de empresa brasileira de navegação, como previsto nesta lei, não integra a base de cálculo para os tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil."

JUSTIFICAÇÃO

Quando da importação de mercadorias os tributos são calculados sobre o seu valor original e sobre o frete pago **na importação**. O legislador não percebeu entretanto que quando o frete é pago **no Brasil a uma empresa brasileira**, **não existe importação do serviço** de transporte **e não existe saída de divisas**. O frete produzido por navio brasileiro é uma mercadoria já nacionalizada na sua origem, não podendo, por isto, ser considerada como mercadoria ou serviço importado.

Sala da Comissão, em 3 de junho de 1996.

Recebido
Em, 4 de Junho 1996

Deputado ELTON ROHNELT

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 127-CE/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "*REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL*", E Seus Apensados

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995
(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se um novo artigo ao Capítulo VII - Do Apoio ao Desenvolvimento da Marinha Mercante, como se segue:

"Art. ... Os portos públicos deverão, no prazo de até 60 dias após a entrada em vigor desta lei, implantar um cais público com pelo menos dois berços de atracação exclusivamente dedicados ao embarque e desembarque de carga geral, veículos e cofres de carga nos tráfegos de cabotagem e do Mercosul.

§ 1º As operações de recebimento, estocagem, embarque, desembarque e entrega das cargas deverão ser efetuadas por conta e risco do armador de cabotagem, diretamente ou através de seu operador portuário.

§ 2º A totalidade das tarifas portuárias, aí incluídas as taxas de atracação e pedágio, terão o seu valor limitado a 5% do frete marítimo líquido cobrado pelo armador, em cada um dos pontos de embarque e desembarque de cargas.

§ 3º No caso de emprego de navios autosustentados, em que as operações de carga e descarga possam ser efetuadas pela tripulação dos navios, as empresas de navegação poderão dispensar os serviços de trabalhadores avulsos para as operações de estiva, conferência, desestiva e vigilância,

Recebido na Comissão Especial
Em, 4 de Junho de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS

123-CE/96

realizando tais operações através de pessoal de seu quadro permanente de funcionários.

JUSTIFICAÇÃO

A dificuldade de implantação da Lei 8630/93 vem inviabilizando o transporte de cabotagem ao longo da costa brasileira bem como na navegação do Mercosul, devido aos elevadissimos custos portuários e de mão da obra à beira do cais.

A inexistência de tais serviços causa uma enorme distorção na matriz de transporte brasileira, saturando nossa malha rodoviária que requer cada dia maiores recursos para sua manutenção, além de encarecer o custo dos produtos transportados pela via terrestre.

Por outro lado, observa-se que os portos organizados possuem berços de calado inferior ao exigido pelas embarcações de longo percurso, e que não estão sendo otimizados devido à estrutura arcaica das tarifas portuárias ainda em vigor.

Os portos organizados passarão, nos termos desta emenda, a auferir uma receita adicional pela cobrança de taxas da atracação dos navios e pedágio pela utilização de seus pátios e vias de acesso, hoje inexistente.

Sala da Comissão, em 3 de junho de 1996.

Deputado ELTON ROHNELT

Recebido
Em 4 de Junho de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 128-CE/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "*REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL*", E SEUS APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995
(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se um novo artigo ao Capítulo VII - Do Apoio ao Desenvolvimento da Marinha Mercante, como se segue:

"Art. ... Os portos públicos deverão, num prazo de até 60 dias após a entrada em vigor desta lei, designar pelo menos dois berços de atracação exclusivamente dedicados à cabotagem de carga geral nos quais será observado o seguinte procedimento:

I - as tarifas portuárias terão, no máximo, o valor de 10% das tarifas aplicadas às operações de longo curso; e

II - as empresas de navegação poderão dispensar os serviços de trabalhadores avulsos, para as operações de estiva, conferência, desestiva e vigilância, utilizando funcionários de seu quadro permanente para a realização de tais operações, desde que:

a) as embarcações utilizadas sejam auto-sustentadas, independendo dos equipamentos portuários para as movimentações navio-cais e vice-versa;

b) as empresas de navegação forneçam, através do operador portuário contratado ou diretamente, os equipamentos necessários à realização da totalidade da movimentação horizontal das cargas.

Recebido na Comissão Especial
Em, 4 de junho de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS

128-CE/96

JUSTIFICAÇÃO

A morosidade da implementação da Lei de Modernização dos Portos vem deixando, cada dia mais claro, que a inviabilidade dos transportes de cabotagem de carga geral no Brasil se deve aos elevadíssimos custos portuários nacionais.

A inexistência de tal serviço causa uma grande distorção na matriz de transporte brasileira, saturando nossa malha rodoviária, que cada vez exige maiores recursos para sua manutenção, além de encarecer os produtos que são transportados por via terrestre, a imensas distâncias, prejudicando as populações mais carentes, em razão do frete a eles agregado.

Por outro lado observa-se hoje a existência nos portos organizados de diversos berços ociosos por terem profundidades que não acolhem os navios de grande porte e calado trafegando no longo curso.

Ora, a proposição contida nesta emenda é da maior relevância para a economia brasileira, e não causará, caso transformada em lei, qualquer prejuízo às companhias Docas, uma vez que elas passarão a auferir uma receita hoje inexistente, sem incorrer, praticamente, em qualquer custo, uma vez que serão utilizados os aparelhos do navio (guindastes, pontes rolantes, etc), ou caminhões, no caso do sistema roll-on - roll-off, obrigatoriamente fomecidos pelo responsável pelo navio. Além disto os equipamentos para movimentação horizontal das cargas no cais - empilhadeiras, caminhões, etc - também serão fornecidos pelo Armador.

Sala da Comissão, em de junho de 1996.

Deputado AYRTON XEREZ
(PSDB/RJ)

Recebido na Comissão Especial
Em, 4 de junho de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 129-CE/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE *"REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL"*, E SEUS APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995
(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se um novo artigo ao Capítulo VII - Do apoio ao Desenvolvimento da Marinha Mercante, renunerando-se os demais:

"Art. Os financiamentos para construção naval que foram onerados por índices diferentes daqueles aplicados ao câmbio a partir de 1º de julho de 1994, serão corrigidos pelo agente financeiro do Fundo da Marinha Mercante (BNDES) de forma a trazer os valores à paridade cambial dos contratos originais."

JUSTIFICAÇÃO

A correção das receitas das empresas de navegação com seus fretes, referenciados ao dólar, deve, necessariamente, ser equiparada à correção de seus custos representados pelo financiamento do FMM. Com isso, estabelece-se uma situação estável e duradoura para todo o periodo de amortização dos financiamentos.

As discrepâncias entre esses índices levará, certamente, ao favorecimento indevido de empresas, no caso da correção cambial vir a ser superior à correção dos financiamentos ou, no caso oposto, a inviabilidade econômica da empresa, vindo a acarretar a impossibilidade dos pagamentos dos financiamentos, com prejuízos para o Fundo de Marinha Mercante.

Sala da Comissão, em de junho de 1996.

Deputado AYRTON XEREZ
(PSDB/RJ)

Recebido na Comissão Especial
Em, 4 de junho de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 130-E/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "*REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL*", E SEUS APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995
(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se um novo artigo ao Capítulo V, com a seguinte redação:

"Art. .... A operação ou exploração da navegação de apoio portuário são privativas de embarcações brasileiras."

JUSTIFICAÇÃO:

As navegações interior de percurso nacional e de apoio portuário, por suas características estratégicas e de segurança nacional, não devem ser abertas a embarcações estrangeiras, uma vez que as principais instalações militares da Marinha de Guerra estão em áreas portuárias, a serem preservadas da possibilidade de acompanhamento ou monitoramento por estrangeiros.

Acrescente-se a isso que existe sempre oferta suficiente e até mesmo excessiva de embarcações destinadas a tais navegações no mercado nacional, não havendo, portanto, razão para aumentar o número de embarcações ociosas, desempregando seus tripulantes, na maioria trabalhadores de baixa renda.

Sala da Comissão, em de junho de 1996.

Deputado AYRTON XEREZ
(PSDB/RJ)

Recebido Em 4 junho 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 131-CE/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "*REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL*", E SEUS APENSOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995
(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Substitua-se o inciso VI do art. 2º e acrescente-se um novo inciso VII, renumerando-se os demais:

"VI - navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica Exclusiva, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;

VII - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários para atendimento a embarcações e instalações portuárias.

JUSTIFICAÇÃO:

As navegações de apoio marítimo e apoio portuário possuem características e especificidade próprias que as tornam razoavelmente diferentes, a ponto de ficar inadequado defini-las conjuntamente sob o título único de navegação de apoio, como consta no texto original do projeto.

Faz-se necessário, portanto, estabelecer as duas definições em separado, de modo a permitir que a legislação e regulamentação desses regimes de navegação se realizem respeitando essas diferenças.

Sala da Comissão, em de junho de 1996.

Deputado AYRTON XEREZ
(PSDB/RJ)

Recebido na Comissão Especial
Em 4 de junho de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 132-E/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "*REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL*", E SEUS APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995
(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao art. 2º, inciso IV, a seguinte redação:

"**IV** - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no país ou empresa brasileira, autorizados pelo órgão competente, proprietários de pelo menos uma embarcação de bandeira brasileira."

JUSTIFICAÇÃO

A definição evita a criação de empresas-fantasma aproveitando-se da pretendida abertura da navegação brasileira aos estrangeiros, ao mesmo tempo que mantem uma supervisão mínima do Estado sobre os que se propõem a explorar uma atividade essencialmente estratégica e vital para a segurança nacional, inclusive no aspecto econômico.

Sala da Comissão, em de junho de 1996.

Deputado AYRTON XEREZ
(PSDB/RJ)

Recebido na Comissão
4 Junho 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 133-CE/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE *"REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL"*, E SEUS APENSOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995
(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o art. 15 do projeto.

JUSTIFICAÇÃO

Pelo princípio da reciprocidade, explicitado na redação do novo artigo 178 da Constituição Federal, não se pode revogar os Decretos Leis Nº 666 e 687/69 sem que os parceiros comerciais do Brasil, notadamente Estados Unidos e Comunidade Européia, façam o mesmo.

O Brasil ficará em situação de inferioridade para, inclusive, negociar a revogação dos mecanismos semelhantes existentes nestes países.

É importante ressaltar a posição da Organização Mundial do Comércio - OMC, de que os países mantenham inalterada sua legislação sobre cargas preferenciais, até que as negociações sejam completadas pela Organização.

Fazer a revogação unilateral, sem negociar a reciprocidade, é absolutamente extemporâneo e só beneficiará as multinacionais de transportes.

Já no que se refere à revogação do DL 1143/70, como proposto no artigo, verificamos que a simples revogação proposta no projeto, sem que haja sua substituição concomitante por outro instrumento legal, de mesma hierarquia, criará um vazio jurídico em relação a questões da competência da Administração Federal, algumas até de caráter constitucional, como por exemplo a concessão e cancelamento de autorizações para o funcionamento de empresas de navegação. Desta forma o mais correto será deixar o DL 1143/70 em vigor, até que o Legislativo o substitua, atualizando-o, como se fizer necessário.

Sala da Comissão, em de junho de 1996.

Deputado AYRTON XEREZ
(PSDB/RJ)

Recebido na Comissão Especial
Em, 4 de junho de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 134.CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 96

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÀRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO JANDIRA FEGHALI	PCdoB	RJ	01 / 01

EMENDA Nº AO PL 1.125/95

- Modificar o artigo 4º :

Texto original:

Art. 4º Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante e o Chefe de Máquinas.

Texto Proposto:

Art. 4º Nas embarcações brasileiras, serão obrigatoriamente brasileiros, o Comandante e pelo menos 2/3 (dois terços) dos tripulantes.

Justificativa:

A legislação trabalhista brasileira impõe um mínimo de 2/3 de brasileiros em qualquer atividade profissional. As razões óbvias dessa exigência são exacerbadas no caso dos navios, que passam a maior parte do tempo fora do território nacional e que desempenham ou podem, a qualquer momento, ser chamados a desempenhar atividades de segurança nacional.

Impõe-se pois a obrigação da tripulação dos navios de bandeira e registro brasileiros ser formada por um mínimo de 2/3 de brasileiros.

A experiência dos navios de pesca, de utilizar apenas o Comandante brasileiro tem propiciado fraudes, uma vez que as empresas estrangeiras contratam nacionais brasileiros para exercerem o cargo de Comandante, apenas de direito e não de fato, ficando essas pessoas, na realidade, como meros passageiros a bordo.

Ademais, sem embarcar como 2º Piloto, 1º Piloto e Capitão de Cabotagem, ninguém poderá chegar a Capitão de Longo Curso.

Na verdade, sendo uma atividade cuja ascensão profissional se faz baseada no encarreiramento, prática e experiência, se a lei só garantir empregos para o último nível de carreira (Comandante e Chefe de Máquinas), a profissão de marítimo estará fadada a extinção.

4 junho 1996

PARLAMENTAR

/ /
DATA

ASSINATURA

INSTRUÇÕES NO VERSO

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
217

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA
INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 135-CE/96

PROPOSIÇÃO

PL 1.125 / 96

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO ESPECIAL SOBRE A ORDENAÇAO DO TRANSPORTE AQUAVIÀRIO

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO SOCORRO GOMES	PCdoB	PA	01 / 01

EMENDA Nº AO PL 1.125/95

- Modificar o artigo 4º :

Texto original:

Art. 4º Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante e o Chefe de Máquinas.

Texto Proposto:

Art. 4º Nas embarcações brasileiras, serão obrigatoriamente brasileiros, o Comandante e pelo menos 2/3 (dois terços) dos tripulantes.

Justificativa:

A legislação trabalhista brasileira impõe um mínimo de 2/3 de brasileiros em qualquer atividade profissional. As razões óbvias dessa exigência são exacerbadas no caso dos navios, que passam a maior parte do tempo fora do território nacional e que desempenham ou podem, a qualquer momento, ser chamados a desempenhar atividades de segurança nacional.

Impõe-se pois a obrigação da tripulação dos navios de bandeira e registro brasileiros ser formada por um mínimo de 2/3 de brasileiros.

A experiência dos navios de pesca, de utilizar apenas o Comandante brasileiro tem propiciado fraudes, uma vez que as empresas estrangeiras contratam nacionais brasileiros para exercerem o cargo de Comandante, apenas de direito e não de fato, ficando essas pessoas, na realidade, como meros passageiros a bordo.

Ademais, sem embarcar como 2º Piloto, 1º Piloto e Capitão de Cabotagem, ninguém poderá chegar a Capitão de Longo Curso.

Na verdade, sendo uma atividade cuja ascensão profissional se faz baseada no encarreiramento, prática e experiência, se a lei só garantir empregos para o último nível de carreira (Comandante e Chefe de Máquinas), a profissão de marítimo estará fadada a extinção.

Recebido na Comissão Especial
Em 4 de Junho de 1996

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

/ /
DATA

ASSINATURA

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74
PL Nº 1125/1995 Caixa: 53
218

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 136-C/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL", E SEUS APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995

(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

O inciso II do art. 2º passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º .....

.....

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação ou parte dela, armada e tripulada, para operá-la por tempo determinado;

....."

JUSTIFICATIVA

A emenda acresce ao inciso II a expressão "ou parte dela" a fim de possibilitar, no afretamento por tempo, a contratação de parte do espaço de uma embarcação para o transporte de mercadorias.

Sala da Comissão, em 04 de junho de 1996.

Moreira Franco

Deputado Moreira Franco

Recebido na Comissão Especial
Em, 4 de junho de 1996

GER 3.17.23.004-2 - (NOV/95)

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 137-CE/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL", E SEUS APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995

(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

O inciso IV do art. 2º passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º .....

.....

IV - armador brasileiro: pessoa fisica residente e domiciliada no País ou empresa brasileira, proprietárias de embarcação de bandeira brasileira e autorizadas pelo órgão competente;

....."

JUSTIFICATIVA

A emenda define como armador brasileiro não apenas a pessoa fisica ou jurídica residente e domiciliada no País e autorizada a operar pelo órgão competente. Exige um segundo requisito: a propriedade de embarcação.

A finalidade é privilegiar o dono de embarcação no transporte de mercadorias, incentivando, dessa forma, a construção naval.

Sala da Comissão, em 04 de junho de 1996.

Deputado Moreira Franco

Recebido na Comissão Especial
Em 4 de Junho de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 138.CE/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL", E SEUS APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995

(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

O inciso VII do art. 2º passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º .....

.....

VII - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

JUSTIFICATIVA

A emenda dá uma maior abrangência à definição de navegação de cabotagem, incluindo a navegação entre pontos do território (ainda que não possuam portos) e nas vias navegáveis interiores quando em continuidade à via marítima. Visa, portanto, racionalizar o transporte marítimo-fluvial quando houver condições de ser prestado por uma única embarcação.

Sala da Comissão, em 04 de junho de 1996.

Recebido na Comissão Especial
Em, 4 de Junho de 1996

Deputado Moreira Franco

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 139-CE/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL", E SEUS APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995

(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o inciso X do art. 2º.

JUSTIFICATIVA

A emenda pretende retirar do projeto o conceito de suspensão provisória de bandeira, cuja prática trará prejuízos para a indústria naval brasileira e para os marítimos.

Sala da Comissão, em 04 de junho de 1996.

Moreira Franco

Deputado Moreira Franco

Recebido na Comissão Especial
Em 4 de Junho de 1996

GER 3.17.23.004-2 - (NOV/95)

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Emenda nº 140.CE/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL", E SEUS APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995

(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao art. 3º a seguinte redação:

"Art. 3º As embarcações inseridas no registro de propriedade marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no país ou de empresa brasileira, terão direito de arvorar a bandeira brasileira."

JUSTIFICATIVA

A alteração tem por finalidade adequar a redação do artigo a emenda oferecida em conjunto com esta e que tem por finalidade suprimir o conceito de suspensão provisória de bandeira (art. 2º, X).

Sala da Comissão, em 04 de junho de 1996.

Deputado Moreira Franco

Recebido na Comissão Especial
Em 4 de junho de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 141-CE/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL", E SEUS APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995

(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao art. 4º a seguinte redação:

"Art. 4º Nas embarcações brasileiras serão brasileiros o Comandante e, pelo menos, dois terços dos demais tripulantes."

JUSTIFICATIVA

A finalidade da emenda é beneficiar a mão-de-obra nacional, prática que encontra equivalente em vários Países estrangeiros. Além do mais, a excessiva oferta de tripulantes existente, por vezes, no cenário internacional, avilta a remuneração dos marítimos, impondo altos níveis de desemprego aos trabalhadores nacionais.

Sala da Comissão, em 04 de junho de 1996.

Deputado Moreira Franco

Recebido na Comissão Especial
Em 4 de junho de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 142-CE/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL", E SEUS APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995

(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

O art. 5º passa a vigorar acrescido de parágrafo único, com a seguinte redação, suprimindo-se o art. 6º.

"Art. 5º A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo curso e da navegação interior de percurso internacional é aberta aos armadores e embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Parágrafo único. O transporte de mercadorias importadas que tenham recebido incentivo ou financiamento de órgãos oficiais de crédito bem como daquelas importadas por órgão da administração pública direta ou indireta será feito por embarcação operada por armador brasileiro, salvo quando comprovada a inexistência ou indisponibilidade de embarcação operada por armadores brasileiros, do tipo e porte adequados ao transporte pretendido."

JUSTIFICATIVA

Recebido na Comissão Especial
Em, 4 de Junho de 1996

A emenda prioriza as embarcações operadas por armadores brasileiros no transporte de mercadorias importadas para o País cujo importador recebeu incentivo do

CÂMARA DOS DEPUTADOS

142-CE/96

governo brasileiro para a aquisição da mercadoria. Também ficam reservadas a essas embarcações as mercadorias importadas pela administração pública, seja ela direta ou indireta.

Sala da Comissão, em 04 de junho de 1996.

Moreira Franco

Deputado Moreira Franco

Recebido na Coordenação Especial
Em, 4 de Junho de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 143-CE/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL", E SEUS APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995

(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Inclua-se, no art. 7º, a palavra "somente", entre as expressões "embarcações estrangeiras" e "poderão participar", ficando o dispositivo com a seguinte redação:

"Art. 7º As embarcações estangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e na navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio, quando afretadas por armadores brasileiros, observado o disposto nos artigos 9º e 10 desta Lei."

JUSTIFICATIVA

A emenda tem por finalidade dar eficácia ao dispositivo, em virtude de que o texto original, ao prever a faculdade de que embarcações estrangeiras participem do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e na navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio, não excluiu peremptoriamente que tais embarações participem daquelas modalidades de transporte quando afretadas por armadores estrangeiros, o que não se coadunaria com o contexto do projeto de lei.

Sala da Comissão, em 04 de junho de 1996.

Deputado Moreira Franco

Recebido na Comissão Especial
em 4 de Junho de 1996

GER 3.17.23.004-2 - (NOV/95)

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 144-CE/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL", E SEUS APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995

(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

O *caput* do art. 9º passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira para operar no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou na interior de percurso nacional, bem como na navegação de apoio, depende de autorização do órgão competente que a concederá nos seguintes casos:

....."

JUSTIFICATIVA

A emenda suprime as expressões "por viagem" e "por tempo" de modo a incluir na necessidade de autorização todas as modalidades de afretamento de embarcação estrangeira.

Sala da Comissão, em 04 de junho de 1996.

Deputado Moreira Franco

Recebido na Comissão Especial
Em, 4 de junho de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 145-CE/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL", E SEUS APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995

(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

O ***caput*** do art. 11 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 11. Fica instituído o Registro Especial Brasileiro, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras de propriedade de armadores brasileiros."

JUSTIFICATIVA

A emenda tem por objetivo suprimir a expressão "que se destinarem à navegação de longo curso e interior de percurso internacional" a fim de permitir a inscrição noo Registro Especial Brasileiro de qualquer embarcação brasileira de propriedade de armador brasileiro.

Sala da Comissão, em 04 de junho de 1996.

Deputado Moreira Franco

Recebido na Comissão Especial
Em, 4 de junho de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 146-CE/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR7 E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL", E SEUS APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995

(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA Nº

Recebida na Comissão Especial
Em, 4 de Junho de 1996

Inclua-se o seguinte artigo 12 com a redação abaixo, renumerando-se os demais, o qual integrará um Capítulo IX - "Das Disposições Transitórias", renumerando-se, em conseqüência, para "X", o Capítulo "Das Disposições Finais":

"Art. 12. Até que seja instituído o Registro Especial Brasileiro previsto no art. 11, será admitida a transferência ou a exportação de embarcação de registro brasileiro de propriedade de armador brasileiro para a sua subsidiária integral no exterior:

§ 1º Terão os mesmos direitos das embarcações de bandeira brasileira as embarcações de subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de empresas brasileiras, desde que:

I - tenham sido construídas no Brasil ou, se construídas no exterior, tenham sido registradas no Brasil até a data da entrada em vigor desta lei

II - possuam o Comandante e pelo menos 2/3 dos tripulantes de nacionalidade brasileira;

III - a empresa subsidiária reconheça expressamente as hipotecas de tais embarcações em favor do agente financeiro brasileiro.

§ 2º Aplica-se o disposto no ***caput*** e no § 1º as embarcações que já tenham sido anteriormente exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais no

exterior de empresas brasileiras de acordo com as condições previstas neste artigo.

§ 3° As embarcações construídas no Brasil e exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais de empresa brasileira gozarão dos incentivos legais para a exportação de bens."

JUSTIFICATIVA

A emenda tem por finalidade permitir a transferência de embarcações brasileiras para subsidiárias integrais no exterior de empresas brasileiras de navegação e garantir a elas os mesmos direitos concedidos às embarcações de bandeira brasileira, desde que atendidos os requisitos enumerados nos incisos do § 1° da proposição.

Sala da Comissão, em 04 de junho de 1996.

Deputado Moreira Franco

Recebido na Comissão Especial
4 de junho 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 147-CE/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL", E SEUS APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995

(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Acrescente-se ao final do art. 13, a expressão "que poderá também requisitar as embarcações a que se refere o art. 12", passando o dispositivo a ter a seguinte redação:

"Art. 13. A ordenação da direção civil do transporte aquaviário em situação de tensão, emergência ou guerra terá sua composição, organização administrativa e âmbito de coordenação nacional definidos pelo Poder Executivo, que poderá também requisitar as embarcações exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais das empresas brasileiras."

Recebido na Comissão especial
Em, 4 de Junho de 1996

JUSTIFICATIVA

O acréscimo proposto visa a assegurar que o Governo Brasileiro também possa requisitar, em situações de tensão, emergência ou guerra as embarcações às quais a lei viesse a tornar equivalentes a embarcações brasileiras, na forma de um novo artigo 12, proposto por outra emenda oferecida à Comissão Especial apresentada em conjunto a esta. O teor do art. 12 é o seguinte:

"Art. 12. Até que seja instituído o Registro Especial Brasileiro previsto no art. 11, será admitida a transferência ou a exportação de embarcação de registro

17

CÂMARA DOS DEPUTADOS

147-CE/96

brasileiro de propriedade de armador brasileiro para a sua subsidiária integral no exterior:

§ 1º Terão os mesmos direitos das embarcações de bandeira brasileira as embarcações de subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de empresas brasileiras, desde que:

I - tenham sido construídas no Brasil ou, se construídas no exterior, tenham sido registradas no Brasil até a data da entrada em vigor desta lei

II - possuam o Comandante e pelo menos 2/3 dos tripulantes de nacionalidade brasileira;

III - a empresa subsidiária reconheça expressamente as hipotecas de tais embarcações em favor do agente financeiro brasileiro.

§ 2º Aplica-se o disposto no ***caput*** e no § 1º as embarcações que já tenham sido anteriormente exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais no exterior de empresas brasileiras de acordo com as condições previstas neste artigo.

§ 3º As embarcações construídas no Brasil e exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais de empresa brasileira gozarão dos incentivos legais para a exportação de bens."

Sala da Comissão, em 04 de junho de 1996.

Deputado Moreira Franco

Recebido na Comissão Especial
4 Junho 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 148-CE/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL", E SEUS APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995

(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA Nº

Inclua-se no "Capítulo VI - Dos Afretamentos de Embarcações" o artigo abaixo, renumerando-se os seguintes:

"Art. A base de cálculo dos tributos incidentes sobre a importação de mercadorias transportadas em navio operado por armador brasileiro será constituída pelo preço FOB ("free on board") da mercadoria.

Parágrafo único. O seguro contratado no exterior integra, para todos os fins, a base de cálculo referida no **caput**."

JUSTIFICATIVA

Recebido na Comissão Especial
Em, 4 de Junho de 1996

A emenda tem por finalidade excluir o custo do frete e do seguro contratado no Brasil da incidência de tributos de importação. Isso porque o frete, em navio operado por armador brasileiro, e o seguro feito no País, são serviços contratados e pagos no Brasil, não se caracterizando, portanto, como importação de serviço.

Sala da Comissão, em 04 de junho de 1996.

Deputado Moreira Franco

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 149-CE/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL", E SEUS APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995

(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se um novo artigo ao Capítulo VII - "Do Apoio ao Desenvolvimento da Marinha Mercante", renumerando-se os demais, com a seguinte redação:

"Art. Os portos públicos deverão, no prazo de até 60 (sessenta) dias após a entrada em vigor desta lei, implantar um cais público com pelo menos 2 (dois) berços de atracação exclusivamente dedicados ao embarque e desembarque de carga geral, veículos, cofres de carga ou outros, nos tráfegos de cabotagem e do Mercosul.

§ 1º As operações de recebimento, estocagem, embarque, desembarque e entrega das cargas, assim como as de estiva, desestiva, conferência, conserto e vigilância deverão ser efetuadas por conta e risco do armador, diretamente ou através de seu operador portuário.

§ 2º A totalidade das tarifas portuárias, aí incluídas as taxas de atracação e desatracação, terão o seu valor limitado a 2% (dois por cento) do frete marítimo líquido cobrado pelo armador, em cada um dos pontos de embarque e desembarque das cargas."

Em 4 de junho de 1996

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo estimular a navegação de cabotagem e a do Mercosul, ao mesmo tempo que permite a flexibilização dos procedimentos de embarque e desembarque de mercadorias.

Cuida-se aqui de proporcionar maior liberdade de atuação às empresas de navegação, de modo a dinamizar e tornar acessíveis à iniciativa privada as operações portuárias.

A existência do porto público e seus serviços contribuiria para combater as enormes distorções hoje existentes na matriz de transporte brasileira, que saturam nossa malha rodoviária, requerendo cada dia maior volume de recursos para sua manutenção, encarecendo o custo dos produtos transportados e prejudicando assim toda a população brasileira.

Por isso, não podemos deixar passar esta oportunidade de introduzir tais mecanismos de viabilização de facilidades aos cidadãos de nosso País.

Sala da Comissão, em 04 de junho de 1996.

Deputado Moreira Franco

Recebido na Comissão Especial
Em, 4 de junho de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS Emenda nº 150.CE/96

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846/95, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL", E SEUS APENSADOS

PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995

(Do Poder Executivo)

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Os incisos I, II e III do art. 10 passa a vigorar com a seguinte redação, acrescentando-se ao ***caput*** o seguinte parágrafo único:

"Art. 10. .....

I - de bandeira brasileira;

II - estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional, bem como a estrangeira enquadrada no art. 12;

III - em substituição a embarcações em construção, com contrato em vigor, enquanto durar a construção, por um período máximo de 36 (trinta e seis meses), até o limite:

a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcações de carga;

b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

Parágrafo único. As embarcações enquadradas no inciso III gozarão de todos os direitos concedidos por lei às embarcações de bandeira brasileira."

Recebido na Comissão Especial
Em, 4 de Junho de 1996

JUSTIFICATIVA

A emenda dispensa de autorização o afretamento de embarcação de bandeira brasileira e a estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional. Inclui também aquelas embarcações transferidas para a subsidiária integral

no exterior, cuja disciplina está definida no art. 12 acrescido ao Projeto por outra emenda apresentada em conjunto a esta. O teor do art. 12 é o seguinte:

"Art. 12. Até que seja instituído o Registro Especial Brasileiro previsto no art. 11, será admitida a transferência ou a exportação de embarcação de registro brasileiro de propriedade de armador brasileiro para a sua subsidiária integral no exterior:

§ 1° Terão os mesmos direitos das embarcações de bandeira brasileira as embarcações de subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de empresas brasileiras, desde que:

I - tenham sido construídas no Brasil ou, se construídas no exterior, tenham sido registradas no Brasil até a data da entrada em vigor desta lei

II - possuam o Comandante e pelo menos 2/3 dos tripulantes de nacionalidade brasileira;

III - a empresa subsidiária reconheça expressamente as hipotecas de tais embarcações em favor do agente financeiro brasileiro.

§ 2° Aplica-se o disposto no ***caput*** e no § 1° as embarcações que já tenham sido anteriormente exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais no exterior de empresas brasileiras de acordo com as condições previstas neste artigo.

§ 3° As embarcações construídas no Brasil e exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais de empresa brasileira gozarão dos incentivos legais para a exportação de bens."

Sala da Comissão, em 04 de junho de 1996.

Deputado Moreira Franco

Recebido na Comissão Especial
Em, 4 de junho de 1996

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E DAR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995, DA SENHORA DEPUTADA SOCORRO GOMES, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL" E A SEUS APENSADOS.

Emendas Apresentadas ao PL nº 1.125/95			
Índice de Autor / Classificação			
Emenda nº	**Deputado**	**Classificação**	**Dispositivo**
001	Eduardo Mascarenhas/Márcio Fortes	Supressiva	Art. 15
002	Eduardo Mascarenhas/Márcio Fortes	Aditiva de artigo	Cap. VII, após art. 11
003	Eduardo Mascarenhas/Márcio Fortes	Aditiva de artigo	Cap. VII, após art. 11
004	Eduardo Mascarenhas/Márcio Fortes	Supressiva	Art. 10, III
005	Eduardo Mascarenhas/Márcio Fortes	Supressiva	Art. 3º, II
006	Eduardo Mascarenhas/Márcio Fortes	Substitutiva	Art. 4º
007	Eduardo Mascarenhas/Márcio Fortes	Supressiva	Art. 2º, X
008	Eduardo Mascarenhas/Márcio Fortes	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
009	Eduardo Mascarenhas/Márcio Fortes	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso III
010	Eduardo Mascarenhas/Márcio Fortes	Substitutiva	Art. 2º, II
011	Eduardo Mascarenhas/Márcio Fortes	Substitutiva	Art. 11
012	Eduardo Mascarenhas/Márcio Fortes	Aditiva de artigo	Cap. VII, após art. 11
013	Eduardo Mascarenhas/Márcio Fortes	Substitutiva	Art. 9º, caput
014	Eduardo Mascarenhas/Márcio Fortes	Substitutiva	Art. 10
015	Sérgio Barcellos	Aditiva de artigo	Cap. V, após o art. 7º
016	Sérgio Barcellos	Aditiva de artigo	Cap. V, apos o art. 7º
017	Sérgio Barcellos	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
018	Sérgio Barcellos	Aditiva de artigo	Cap. V, após art. 7º
019	Sérgio Barcellos	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
020	Sérgio Barcellos	Aditiva de parágrafo	Art. 4º
021	Sérgio Barcellos	Substitutiva	Art. 2º, VI
022	Jandira Feghali	Substitutiva	Art. 13
024	Socorro Gomes	Substitutiva	Art. 9º
025	Socorro Gomes	Aditiva de parágrafo	Art. 4º
026	Socorro Gomes	Substitutiva	Art. 7º
027	Socorro Gomes	Aditiva de inciso	Art. 1º, após inciso III
028	Socorro Gomes	Aditiva de artigo	Cap. V, após art. 7º
029	Socorro Gomes	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
030	Socorro Gomes	Aditiva de artigo	Cap. V, após o art. 7º
031	Socorro Gomes	Aditiva de artigo	Cap. V, após o art. 7º

emendas

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E DAR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995, DA SENHORA DEPUTADA SOCORRO GOMES, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL" E A SEUS APENSADOS.

Emendas Apresentadas ao PL nº 1.125/95			
Índice de Autor / Classificação			
Emenda nº	**Deputado**	**Classificação**	**Dispositivo**
032	Socorro Gomes	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
033	Socorro Gomes	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
034	Socorro Gomes	Substitutiva	Art. 2º, VI
035	Socorro Gomes	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
036	Carlos Santana	Aditiva de inciso	Art. 1º
037	Carlos Santana	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
038	Carlos Santana	Substitutiva	Art. 2º, VI
039	Carlos Santana	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
040	Carlos Santana	Aditiva de parágrafo	Art. 4º
041	Carlos Santana	Substitutiva	Art. 7º
042	Carlos Santana	Aditiva de artigo	Cap. V, após art. 7º
043	Carlos Santana	Aditiva de artigo	Cap. V, após art. 7º
044	Jair Bolsonaro	Supressiva	Art. 10, III
045	Jair Bolsonaro	Supressiva	Art. 2º, X
046	Jair Bolsonaro	Substitutiva	Art. 9º, caput
047	Jair Bolsonaro	Substitutiva	Art. 10, I
048	Jair Bolsonaro	Substitutiva	Art. 4º
049	Jair Bolsonaro	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
050	Jair Bolsonaro	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
051	Jair Bolsonaro	Supressiva	Art. 3º, II
052	Jair Bolsonaro	Substitutiva	Art. 2º, II
053	José Carlos Vieira	Substitutiva	Art. 15
054	Telma de Souza	Substitutiva	Art. 11, P.U.
055	Gervásio Oliveira	Substitutiva	Art. 9º
056	Gervásio Oliveira	Retirada pelo Autor em 20/6/96	
057	Gervásio Oliveira	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
058	Gervásio Oliveira	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
059	Gervásio Oliveira	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
060	Gervásio Oliveira	Aditiva de artigo	Cap. V, após o art. 7º
061	Telma De Souza	Substitutiva	Art. 4º

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E DAR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995, DA SENHORA DEPUTADA SOCORRO GOMES, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL" E A SEUS APENSADOS.

Emendas Apresentadas ao PL nº 1.125/95			
Índice de Autor / Classificação			
Emenda nº	**Deputado**	**Classificação**	**Dispositivo**
062	Rubem Medina	Aditiva de artigo	Cap. VII, após art. 11
063	Rubem Medina	Aditiva de artigo	Cap. VII, após art. 11
064	Rubem Medina	Substitutiva	Art. 1º, II
065	Rubem Medina	Aditiva de inciso	Art. 1º, após inciso III
066	Eduardo Mascarenhas	Aditiva de artigo	Cap. VII, após art. 11
067	Eduardo Mascarenhas	Aditiva de artigo	Cap. VII, após art. 11
068	João Coser	Substitutiva	Art. 4º
069	João Coser	Aditiva de inciso	Art. 1º, após inciso III
070	João Coser	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
071	João Coser	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
072	João Coser	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
073	João Coser	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
074	João Coser	Substitutiva	Art. 7º
075	João Coser	Aditiva de artigo	Cap. V, após art. 7º
076	João Coser	Substitutiva	Art. 2º, VI
077	João Coser	Aditiva de artigo	onde couber
078	João Coser	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
079	João Coser	Aditiva de parágrafo	Art. 4º
080	João Coser	Aditiva de artigo	onde couber
081	Carlos Santana	Substitutiva	Art. 4º
082	Marcelo Barbieri	Aditiva de parágrafo	Art. 4º
083	Yeda Crusius	Substitutiva	Art. 2º, II
084	Yeda Crusius	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso III
085	Yeda Crusius	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
086	Yeda Crusius	Supressiva	Art. 2º, X
087	Yeda Crusius	Supressiva	Art. 3º, II
088	Yeda Crusius	Substitutiva	Art. 4º
089	Yeda Crusius	Substitutiva	Art. 9º, caput
090	Yeda Crusius	Substitutiva	Art. 10, I e II
091	Yeda Crusius	Supressiva	Art. 10, III

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E DAR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995, DA SENHORA DEPUTADA SOCORRO GOMES, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL" E A SEUS APENSADOS.

Emendas Apresentadas ao PL nº 1.125/95			
Índice de Autor / Classificação			
Emenda nº	**Deputado**	**Classificação**	**Dispositivo**
092	Yeda Crusius	Aditiva de artigo	Cap. VII, após art. 11
093	Yeda Crusius	Aditiva de artigo	Cap. VII, após art. 11
094	Yeda Crusius	Aditiva de artigo	Cap. VII, após art. 11
095	Yeda Crusius	Supressiva	Art. 15
096	Roberto Campos	Aditiva de artigo	Cap. VII, após art. 11
097	Roberto Campos	Aditiva de artigo	Cap. VII, após art. 11
098	Roberto Campos	Aditiva de artigo	Cap. VII, após art. 11
099	Philemon Rodrigues	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
102	Philemon Rodrigues	Supressiva	Art. 2º, X
103	Philemon Rodrigues	Substitutiva	Art. 2º, VI
104	Philemon Rodrigues	Supressiva	Art. 3º, II
106	Philemon Rodrigues	Substitutiva	Art. 7º
107	Philemon Rodrigues	Substitutiva	Art. 9º, caput
108	Philemon Rodrigues	Substitutiva	Art. 10
109	Philemon Rodrigues	Supressiva	Art. 10, III
110	Philemon Rodrigues	Aditiva de artigo	Cap. VII, após art. 11
111	Philemon Rodrigues	Aditiva de artigo	Cap. VII, após art. 11
112	Philemon Rodrigues	Aditiva de artigo	Cap. VII, após art. 11
113	Philemon Rodrigues	Supressiva	Art. 15
114	Philemon Rodrigues	Aditiva de artigo	Cap. V, após art. 7º
115	Philemon Rodrigues	Aditiva de artigo	Cap. VII, após art. 11
116	Mário Negromonte	Substitutiva	Art. 10
117	Mário Negromonte	Substitutiva	Art. 12
118	Mário Negromonte	Modificativa	Art. 11, PU - acrescenta expressão: " nos termos das legislações especificas a serem submetidas à apreciação do Congresso Nacional no prazo de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data de Publicação desta Lei"

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E DAR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995, DA SENHORA DEPUTADA SOCORRO GOMES, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL" E A SEUS APENSADOS.

Emendas Apresentadas ao PL nº 1.125/95			
Índice de Autor / Classificação			
Emenda nº	**Deputado**	**Classificação**	**Dispositivo**
119	Mário Negromonte	Aditiva de artigo	Cap. IX, após art. 13
120	Mário Negromonte	Modificativa	Art. 9º, caput - suprime expressão: "por viagem e por tempo"
121	Yeda Crusius	Aditiva de artigo	Cap. IX, onde couber
122	Elton Rohnelt	Aditiva de capítulo	Após art. 13
123	Elton Rohnelt	Aditiva de inciso	Art. 2º, após inciso X
124	Elton Rohnelt	Supressiva	Art. 2º, X e art. 3º, II
125	Elton Rohnelt	Supressiva	Art. 10, III
126	Elton Rohnelt	Aditiva de artigo	Cap. IX, após art. 13
127	Elton Rohnelt	Aditiva de artigo	Cap. VII, após art. 11
128	Ayrton Xerez	Aditiva de artigo	Cap. VII, após art. 11
129	Ayrton Xerez	Aditiva de artigo	Cap. VII, após art. 11
130	Ayrton Xerez	Aditiva de artigo	Cap. V, após art. 7º
131	Ayrton Xerez	Substitutiva	Art. 2º, VI
132	Ayrton Xerez	Substitutiva	Art. 2º, IV
133	Ayrton Xerez	Supressiva	Art. 15
134	Jandira Feghali	Substitutiva	Art. 4º
135	Socorro Gomes	Substitutiva	Art. 4º
136	Moreira Franco	Substitutiva	Art. 2º, II
137	Moreira Franco	Substitutiva	Art. 2º, IV
138	Moreira Franco	Substitutiva	Art. 2º, VII
139	Moreira Franco	Supressiva	Art. 2º, X
140	Moreira Franco	Substitutiva	Art. 3º
141	Moreira Franco	Substitutiva	Art. 4º
142	Moreira Franco	Substitutiva	Art. 5º
143	Moreira Franco	Substitutiva	Art. 7º
144	Moreira Franco	Substitutiva	Art. 9º
145	Moreira Franco	Substitutiva	Art. 11, caput
146	Moreira Franco	Aditiva de artigo	Após art. 11
147	Moreira Franco	Substitutiva	Art. 13

emendas

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E DAR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995, DA SENHORA DEPUTADA SOCORRO GOMES, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL" E A SEUS APENSADOS.

Emendas Apresentadas ao PL nº 1.125/95			
Índice de Autor / Classificação			
Emenda nº	**Deputado**	**Classificação**	**Dispositivo**
148	Moreira Franco	Aditiva de artigo	Cap. VI, após art. 10
149	Moreira Franco	Aditiva de artigo	Cap. VII, após art. 11
150	Moreira Franco	Substitutiva	Art. 10

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E DAR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995, DA SENHORA DEPUTADA SOCORRO GOMES, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL" E A SEUS APENSADOS.

Emendas Apresentadas ao PL nº 846/95			
Índice de Autor / Classificação			
Emenda nº	**Deputado**	**Classificação**	**Dispositivo**
023	Jandira Feghali	Substitutiva	Arts. 3° e 4°
100	Philemon Rodrigues	Modificativa	Art. 2º, I - acrescenta expressão "e também a navegação de apoio portuário".
101	Philemon Rodrigues	Aditiva de artigo	Após o art. 1°
105	Philemon Rodrigues	Supressiva	Art. 3°, III e IV

emendas

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E DAR PARECER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995, DA SENHORA DEPUTADA SOCORRO GOMES, QUE "REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL" E SEUS APENSADOS. (TRANSPORTE AQUAVIÁRIO)

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 846/95
(Apensados os PLs nºs 907/95, 1.125/95, 1.302/95 e 1392/95)

Nos termos do art. 119, caput, I, do Regimento Interno, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 28.05.96, por cinco sessões (tendo sido prorrogado o prazo por uma sessão, por determinação do Sr. Presidente da Câmara dos Deputados). Esgotado o prazo, foram recebidas 146 emendas ao PL nº 1.125/95 e 4 emendas ao PL nº 846/95, perfazendo o total de 150 emendas.

Sala da Comissão, em 04 de junho de 1996.

Brunilde Liviero Carvalho de Moraes
Secretária

termo

CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO **GERVÁSIO OLIVEIRA** - PSB/AP

REQUERIMENTO

Requeiro à V.Exa., a retirada da emenda nº CE 056/96, ao Projeto de Lei Nº 1.125/95, de autoria do Poder Executivo, que apresentei a esta comissão especial, no dia 31 de maio de 1996, conforme cópia anexa.

Neste termo,
Pede deferimento.

GERVÁSIO OLIVEIRA
Deputado Federal

Exmo. Sr.
Deputado ALBERTO SILVA.
Presidente da Comissão Especial do PL Nº 1.125/95.
Brasília - DF.

Recebido na Coordenação de
Comissões Temporárias.
Em 19-06-96 Às 12:50 hs
Ass: [illegible] Nº Ponto 3612

Câmara dos Deputados, Anexo III, Gabinete 574 - Brasília - DF - CEP: 70160-900 - Fone: (061) 318 - 5574 Fax: (061) 318 - 2574

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº
CE 056 /96

PROJETO DE LEI Nº
1.125 / 95

CLASSIFICAÇÃO
[ ] SUPRESSIVA [ ] SUBSTITUTIVA [ ] ADITIVA DE
[ ] AGLUTINATIVA [ ] MODIFICATIVA

COMISSÃO DE

AUTOR
DEPUTADO Gervásio Oliveira | PARTIDO PSB | UF AP | PÁGINA 1 /1

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Cria art. no capítulo IV, e renumera os demais, com a seguinte redação:

"Art. O cartão de lotação nas embarcações de bandeira brasileira será definido por seus armadores, que na sua definição respeitarão os principios de segurança e operacionalidade da embarcação, da navegação e bem estar da tripulação."

JUSTIFICAÇAO

O atual ordenamento jurídico atribui à marinha de guerra, através das Capitanias dos portos, a Competência para definir a tripulação de cada embarcação.

Entretanto, nem sempre têm sido observados, nessas definições, aspectos de nova tecnologia, automoção de equipamentos, melhor competitividade e economicidade.

Tais aspectos, entendemos, poderá serem melhor avaliados pelo próprio armador.

INSTRUÇÕES NO VERSO

Recebido na Comissão Especial
Em, 21 de maio de 1996

DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

DECISÃO DA PRESIDÊNCIA

Encontram-se em tramitação na Casa os **Projetos de Lei nºs 846/95**, da Deputada Socorro Gomes, que *regulamenta o parágrafo único do artigo 178 da Constituição Federal;* **907/95**, do Deputado Laprovita Vieira, que *regulamenta o artigo 178 e seu parágrafo único, no que diz respeito à ordenação do transporte aquaviário;* **1.125/95**, do Poder Executivo, que *dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências;* **1.302/95**, do Deputado Miro Teixeira, que *regulamenta o transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e interior de que trata o artigo 178 da Constituição Federal;* e **1.392/95**, do Deputado José Santana Vasconcellos, que *regulamenta o artigo 178 da Constituição Federal, no que diz respeito ao transporte aquaviário.*

Em virtude de decisão desta Presidência, datada de 31 de janeiro de 1996, quando o Congresso Nacional estava reunido em convocação extraordinária, o Projeto de Lei nº 1.125/95 foi desapensado do Projeto de Lei nº 846/95, tendo em vista o disposto no artigo 57, § 7º, da Constituição Federal. Na mesma oportunidade, foi constituída Comissão Especial para emitir parecer conclusivo sobre a matéria, nos termos do artigo 34, inciso II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Finda a convocação extraordinária, a Deputada Socorro Gomes requereu à Presidência a tramitação conjunta dos Projetos de Lei nºs 1.125/95 e 846/95, haja vista não mais prevalecer, na sessão legislativa ordinária, a regra prevista no artigo 57, § 7º, da Constituição Federal. Foi deferida a solicitação, e ambos os Projetos passaram a ser examinados pela Comissão Especial criada.

Observa-se, no entanto, que a apensação solicitada foi deferida, dando-se precedência ao Projeto de Lei nº 1.125/95, já que a Comissão Especial foi constituída para emitir parecer sobre ele. Dessa forma, o Projeto de Lei nº 846/95, que outrora fora o principal, passara a ser o apensado e encaminhado ao exame daquele Órgão Técnico. Revendo essa apensação, verifica-se que ela contrariou o dispositivo regimental pertinente, que determina a precedência das proposições mais antigas (art. 143, II, "b").

Nesse sentido, revejo o despacho que determinou a apensação do Projeto de Lei nº 846/95 ao Projeto de Lei nº 1.125/95, para inverter a ordem, passando a ser o principal o Projeto de Lei nº 846/95, tendo em vista ser a proposição mais antiga e ter a precedência regimental. Esclareço, ainda, que a Comissão Especial permanece com o mesmo objetivo dantes configurado, qual seja o de apreciar os Projetos de Lei nºs 846/95, 1.125/95, 907/95, 1.302/95 e 1.392/95, encabeçando a apreciação o Projeto de Lei nº 846/95.

Publique-se.

Em 23/05/96.

LUÍS EDUARDO

Presidente

ATO DA PRESIDÊNCIA

O Presidente da Câmara dos Deputados, no uso de suas atribuições e tendo em vista o disposto no inciso II, do artigo 34 do Regimento Interno,

DECIDE

alterar o Ato que constituiu a Comissão Especial destinada a apreciar e dar parecer sobre o Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, do Poder Executivo, que "dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências", para determinar que a Comissão Especial em apreço passará, doravante, a apreciar e dar parecer sobre o Projeto de Lei nº 846, de 1995, da Senhora Deputada Socorro Gomes, que "regulamenta o parágrafo único do artigo 178 da Constituição Federal" e a seus apensados, conforme decisão desta Presidência, de 23.05.96.

Brasília, 28 de maio de 1996

LUÍS EDUARDO
Presidente

EMENDAS OFERECIDAS EM PLENÁRIO

1

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao inciso I do art. 10:

"Art. 10

.....

I - de bandeira brasileira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional".

JUSTIFICAÇÃO

A embarcação estrangeira deve obter autorização para o afretamento de embarcações, até por uma questão de segurança nacional. Por isso, a excluímos da isenção do caput do art. 10.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

2

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao art. 8º:

"Art. 8º - O armador de nacionalidade brasileira, residente e domiciliado no País, poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa restringir direitos aos armadores brasileiros.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

3

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

Dê-se ao artigo 6º a seguinte redação:

"Art. 6º. A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta aos armadores e embarcações dos países de origem ou de destino da mercadoria, além daqueles em que esta transitar, observados os acordos firmados pela União atendido o princípio da reciprocidade.

Parágrafo único. Em caso de não haver embarcações suficientes para atender a demanda poderá a União permitir, em caráter excepcional e temporário, ouvido o Senado Federal, a navegação de embarcações estrangeiras de terceiros países em suas águas."

JUSTIFICATIVA

A legislação sobre a navegação da cabotagem da maioria dos países, tanto desenvolvidos quanto em desenvolvimento, é extremamente restritiva quanto a essa modalidade de navegação.

A legislação dos Estados Unidos estabelece que a navegação de cabotagem só pode ser realizada por navios de propriedade de cidadãos norte-americanos, tripulados por norte-americanos e que tenham sido construídos nos Estados Unidos. A Alemanha somente permite a navegação de cabotagem em suas águas costeiras se não houver navios alemães disponíveis. O Japão reserva a embarcações japonesas, em princípio, o direito de realizar navegação de cabotagem no país. Navios japoneses devem ter como proprietários cidadãos japoneses, corporações comerciais sediadas no Japão e controladas por japoneses ou pessoas jurídicas com seu centro de decisão no Japão, sendo seus representantes cidadãos japoneses. A Itália exclui todos os navios de bandeira estrangeira do tráfego doméstico, salvo se o número de embarcações nacionais for insuficiente. A propriedade dos navios não está restrita a cidadãos italianos, podendo estrangeiro que resida há mais de cinco anos no país, bem como a sociedade constituída no exterior mas que tenha no território do Estado a sede administrativa ou o objeto principal da empresa, possuir embarcação italiana. A legislação Argentina fixa que a navegação de cabotagem será praticada unicamente por barcos argentinos, sob o comando de argentinos e com parte da tripulação composta por nacionais, salvo caso de força maior. Também o Chile reserva para navios de bandeira chilena a cabotagem, salvo se a carga ultrapassar 900 toneladas métricas, caso em que o embarcador poderá recorrer a navio estrangeiro. No longo curso prevalece o princípio da reciprocidade.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

4

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

Acrescente-se ao artigo 5º o seguinte parágrafo:

"Parágrafo único. Deverá, obrigatoriamente, ser transportada em embarcação brasileira, a mercadoria adquirida pelo governo brasileiro ou financiada, total ou parcialmente, por organismos oficiais do governo brasileiro. "

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa restringir a abertura indiscriminada da navegação de longo curso no País, estabelecendo que se a mercadoria transportada for adquirida pelo governo brasileiro ou financiada, ainda que parcialmente, por um de seus organismos, deverá ser transportada por embarcação brasileira. Essa sistemática funciona em inúmeros países dentre eles os Estados Unidos.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

5

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Acrescente-se a seguinte expressão ao inciso II do Parágrafo Único do art. 1º:

"Art. 1º .....

.....

II - as embarcações nacionais de esporte e recreio pertencentes a proprietários de nacionalidade brasileira".

JUSTIFICATIVA

A emenda tem como objetivo proteger as embarcações nacionais de esporte e de recreio.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schimdt

6

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Acrescente-se a expressão ao inciso III do Parágrafo Único do art. 1º:

"Art. 1º .....

.....

III - as embarcações de turismo pertencentes a proprietários de nacionalidade brasileira".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda tem como objetivo proteger as embarcações nacionais de turismo.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

7

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Acrescente-se a seguinte expressão ao inciso II do Parágrafo Único do art. 1º:

"Art. 1º .....

.....

II - as embarcações nacionais de esporte e recreio pertencentes a proprietários de nacionalidade brasileira".

JUSTIFICATIVA

A emenda tem como objetivo proteger as embarcações nacionais de esporte e de recreio.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schimdt

8

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Acrescente-se a seguinte expressão ao inciso II do Parágrafo Único do art. 1º:

"Art. 1º .....

.....

II - as embarcações nacionais de esporte e recreio pertencentes a proprietários de nacionalidade brasileira".

JUSTIFICATIVA

A emenda tem como objetivo proteger as embarcações nacionais de esporte e de recreio.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schimdt

9

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Acrescente-se a expressão ao inciso III do Parágrafo Único do art. 1º:

"Art. 1º .....

.....

III - as embarcações de turismo pertencentes a proprietários de nacionalidade brasileira".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda tem como objetivo proteger as embarcações nacionais de turismo.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

10

Emenda Supressiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Suprima-se o inciso V do art. 2º:

JUSTIFICAÇÃO

A emenda tem por objetivo suprimir item que não constava do Projeto do Executivo e que busca consolidar a presença de empresas estrangeiras na navegação de cabotagem e interior, tendo em vista que o conceito de "empresa brasileira" foi desvirtuado com a aprovação da PEC nº 06, que alterou o inciso IX, do art. 170, e o parágrafo único do art. 176.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

11

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao inciso IV do art. 2º:

"Art. 2º .....

.....

IV - armador brasileiro: pessoa física de nacionalidade brasileira, residente e domiciliado no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apreste a embarcação para sua exploração comercial, autorizada pelo Ministério da Marinha e pelo Ministério dos Transportes".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda tem como objetivo explicitar que armador brasileiro deve possuir nacionalidade brasileira. Além disso, busca definir quais os órgãos competentes para conceder a autorização de armador brasileiro.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

12

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

Acrescente-se ao inciso IV, do art. 2º a seguinte expressão:

"IV - armador brasileiro: pessoa física de nacionalidade brasileira residente e domiciliada no País ou empresa brasileira, autorizados pelo órgão competente; "

JUSTIFICATIVA

O acréscimo da expressão ***"de nacionalidade brasileira"*** visa impedir que estrangeiros residentes e domiciliados no País possam vir a transformarem-se em armadores brasileiros, competindo com brasileiros.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

13

Emenda Supressiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Suprima-se o inciso V do art. 2º:

JUSTIFICAÇÃO

A emenda tem por objetivo suprimir item que não constava do Projeto do Executivo e que busca consolidar a presença de empresas estrangeiras na navegação de cabotagem e interior, tendo em vista que o conceito de "empresa brasileira" foi desvirtuado com a aprovação da PEC nº 06, que alterou o inciso IX, do art. 170, e o parágrafo único do art. 176.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

14

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

Acrescente-se ao inciso I, do art. 3º a seguinte expressão:

"I - inscritos no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física de nacionalidade brasileira, residente e domiciliada no País, ou de empresa brasileira;"

JUSTIFICATIVA

O acréscimo da expressão ***"de nacionalidade brasileira"*** visa impedir que estrangeiros residentes e domiciliados no País possam vir a transformarem-se em armadores brasileiros, competindo com brasileiros.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

15

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se ao inciso I do art. 3º a seguinte redação:

"Art. 3º .....

.....

I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física, de nacionalidade brasileira, residente e domiciliada no País.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa limitar o direito de arvorar bandeira ao capital estrangeiro excluindo-se a expressão "ou de empresa brasileira". Visa também explicitar que a pessoa física deve possuir nacionalidade brasileira.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

- PTB -

16

Emenda Modificativa n° ao PL n° 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se ao inciso I do art. 3° a seguinte redação:

"Art. 3° .....

.....

I - inscritas no Registro de Propriedade Maritima, de propriedade de pessoa fisica, de nacionalidade brasileira, residente e domiciliada no País.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa limitar o direito de arvorar bandeira ao capital estrangeiro excluindo-se a expressão "ou de empresa brasileira". Visa também explicitar que a pessoa fisica deve possuir nacionalidade brasileira.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

17

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao art. 4º:

"Art. 4º - Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o comandante e mais a parcela de 2/3 da tripulação".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a garantia dos empregos existentes e a geração de novos, em uma época onde o desemprego estrutural tende a agravar-se não só como resultado do processamento da revolução científico-tecnológica mas, sobretudo, devido à política recessiva que visa manter, a todo custo, a estabilidade do Real.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

18

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao art. 4º:

"Art. 4º - Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o comandante e mais a parcela de 2/3 da tripulação".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a garantia dos empregos existentes e a geração de novos, em uma época onde o desemprego estrutural tende a agravar-se não só como resultado do processamento da revolução científico-tecnológica mas, sobretudo, devido à política recessiva que visa manter, a todo custo, a estabilidade do Real.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

19

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao art. 7º:

"Art. 7º - As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como na navegação de apoio, quando afretadas por armadores de nacionalidade brasileira, residentes e domiciliados no País".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa garantir o afretamento por armadores de nacionalidade brasileira e não por "empresas brasileiras" que, na realidade, serão estrangeiras.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

20

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

Acrescente-se ao art. 4º a seguinte expressão:

"Art. 4º. Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante, o Chefe de Máquinas e pelo menos 2/3 (dois terços) da tripulação.'

JUSTIFICATIVA

A emenda visa a garantia dos empregos existentes e a geração de novos, em uma época em que onde o desemprego estrutural tende a agravar-se como resultado da acentuação da revolução científico-tecnológica.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

21

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao art. 7º:

"Art. 7º - As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como na navegação de apoio, quando afretadas por armadores de nacionalidade brasileira, residentes e domiciliados no País".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa garantir o afretamento por armadores de nacionalidade brasileira e não por "empresas brasileiras" que, na realidade, serão estrangeiras.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

22

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

Dê-se ao artigo 7º a seguinte redação:

"Art. 7º. A navegação de cabotagem e a navegação de interior, bem como a navegação de apoio, será feita por embarcações de bandeira brasileira. devendo ser o Comandante, o Chefe de Máquinas e 2/3 (dois terços) da tripulação composta por brasileiros."

JUSTIFICATIVA

A legislação sobre a navegação da cabotagem da maioria dos países, tanto desenvolvidos quanto em desenvolvimento, é extremamente restritiva quanto a essa modalidade de navegação.

A legislação dos Estados Unidos estabelece que a navegação de cabotagem só pode ser realizada por navios de propriedade de cidadãos norte-americanos, tripulados por norte-americanos e que tenham sido construídos nos Estados Unidos. A Alemanha somente permite a navegação de cabotagem em suas águas costeiras se não houver navios alemães disponíveis. O Japão reserva a embarcações japonesas, em princípio, o direito de realizar navegação de cabotagem no país. Navios japoneses devem ter como proprietários cidadãos japoneses, corporações comerciais sediadas no Japão e controladas por japoneses ou pessoas jurídicas com seu centro de decisão no Japão, sendo seus representantes cidadãos japoneses. A Itália exclui todos os navios de bandeira estrangeira do tráfego doméstico, salvo se o número de embarcações nacionais for insuficiente. A propriedade dos navios não está restrita a cidadãos italianos, podendo estrangeiro que resida há mais de cinco anos no país, bem como a sociedade constituída no exterior mas que tenha no território do Estado a sede administrativa ou o objeto principal da empresa, possuir embarcação italiana. A legislação Argentina fixa que a navegação de cabotagem será praticada unicamente por barcos argentinos, sob o comando de argentinos e com parte da tripulação composta por nacionais, salvo caso de força maior. Também o Chile reserva para navios de bandeira chilena a cabotagem, salvo se a carga ultrapassar 900 toneladas métricas, caso em que o embarcador poderá recorrer a navio estrangeiro. No longo curso prevalece o princípio da reciprocidade.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA DE PLENÁRIO AO SUBSTITUTIVO DO PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995

(PL 3461/95)

" **Art. 2º** - Para os efeitos desta lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - afretamento a caso nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o Comandante e a tripulação;

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado

III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o afretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;

IV - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial;

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

VI - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;

VII - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias.

VIII - navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos.

IX - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores.

X - navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;

XI - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

XII - suspensão provisória de bandeira: ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país.

XIII - frete aquaviário internacional: mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzido por embarcação.

Art. 7º As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da **navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo**, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos artigos 9º e 10 desta lei.

Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem e por tempo, para operar no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem, no interior de percurso nacional ou na navegação de apoio **marítimo, bem como a casco nu na navegação portuária** dependem de autorização do órgão competente e só poderão ocorrer nos seguintes casos:

I- quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;

II - quando verificado interesse público, devidamente justificado.

III - quando em substituição a embarcações em construção em estaleiro brasileiro com contrato em vigor, enquanto durar a construção, por período máximo de 36 (trinta e seis) meses, até o limite:

a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcações de carga;
b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

IV - quando as condições de preço e prazo do transporte ou apoio realizado por embarcação de bandeira brasileira não forem competitivas, a critério do órgão competente, com as oferecidas por embarcação estrangeira.

Art. 10 - Independente de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira e de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

II - de bandeira brasileira para navegação de cabotagem, interior, **de apoio portuário e de apoio marítimo.**

III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio **marítimo.**

Parágrafo único. O afretamento disposto no inciso III deste artigo fica limitado à tonelagem de porte bruto das embarcações, ainda que em construção, de propriedade da empresa contratante.

em estaleiro brasileiro,

Art. 13 - São extensivos às embarcações que operam na navegação de cabotagem e **na navegação de apoio portuário** os preços de combustível cobrados às embarcações de longo curso."

JUSTIFICATIVA

As alterações propostas aos artigos do substitutivo do relator de plenário são necessárias ao aprimoramento do texto, pois, a navegação portuária possui super oferta de modernas embarcações financiadas com recursos do Fundo de Marinha Mercante, sendo que o afretamento a casco nu desse tipo de embarcação provocaria inadimplência prejuízo ao erário público e baixa da qualidade dos serviços prestados ao usuário. Por outro lado, trata-se de setor estratégico a movimentação de navios em nossos portos, com ocupação intensiva de mão de-obra local. O afretamento desse tipo de embarcação livre de autorização governamental desarticularia o setor e provocaria evasão desnecessária de divisas.

A presente emenda ainda é plenamente justificável no sentido de que o substitutivo do relator não estendeu às embarcações que operam na navegação de apoio portuário os benefícios de combustível às embarcações de longo curso. Ainda é preciso frisar que o setor serve a cabotagem, sendo componente de custo da mesma e do custo portuário, merecendo, portanto, tratamento, no que se refere ao combustível, equivalente ao longo curso.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **PHILEMON RODRIGUES**
PTB/MG

Vicente Caropne - Líder em exercício PTB /ST

Luiz Piauhylino - PSL-PTB

ZOS345SAM/ZOS

CÂMARA DOS DEPUTADOS 24

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

Emenda de Plenário ao Substitutivo do Relator ao P.L. 1.125, de 1995

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 4° do Projeto a seguinte redação:

Art. 4°. Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o comandante, o chefe de máquinas e 2/3 (dois terços) da tripulação.

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda objetiva assegurar por um lado a manutenção do mercado de trabalho brasileiro, imprescindível para enfrentar os graves problemas sociais que afligem o país, e por outro garantir um contingente técnico nacional imprescindível em uma atividade que é estrutural para o desenvolvimento econômico, qual seja, o transporte marítimo. Observe-se que considerando condições mínimas de segurança e dignidade para o trabalhador, os custos da mão-de-obra dos marítimos nacionais estão abaixo dos praticados em outros países.

Outro aspecto que favorece a presente emenda é evitar que se absorva mão-de-obra desqualificada de alguns países com graves problemas sociais a exemplo das Filipinas, com custos correspondentes tão somente à alimentação.

Sala das Sessões, 20 de novembro de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS

25

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

Emenda de Plenário ao Substitutivo do Relator ao P.L. 1.125, de 1995

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao inciso V do art. 18 do Projeto a seguinte redação.

" Art. 18. ...
I. ...
V. sejam observados, no relacionamento trabalhista com as respectivas tripulações de origem brasileira, no mínimo a legislação trabalhista brasileira.

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda objetiva assegurar que, uma vez sendo concedida a prerrogativa de transferência ou exportação de embarcações inscritas no Registro de Propriedade Marítima com gravames, e considerando que no artigo em referência defende-se a estipulação de cota de tripulação brasileira pelo Poder Executivo (Inciso IV) no texto do substitutivo do Relator, e 2/3 conforme Emenda n°. , sejam assegurados aos marítimos brasileiros as mesmas condições trabalhistas que os demais em operação nas embarcações remanescentes no Brasil, fazendo, assim, justiça social.

Sala das Sessões, 20 de novembro de 1996

GER 3.17.23.004-2 - (JUN/95)

CÂMARA DOS DEPUTADOS 26

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

Emenda de Plenário ao Substitutivo do Relator ao P.L. 1.125, de 1995

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se a expressão " ... caso o país exportador adote tal reserva de carga para embarcação de sua nacionalidade e ..." no parágrafo único do Art. 5° do Projeto passando o mesmo à seguinte redação:

" Art. 5°. ...

Parágrafo único. O transporte de mercadorias importadas pela União através de órgão federal da administração pública direta deverá ser feito por embarcação de bandeira brasileira, desde que seja provido o pretendido transporte em periodo inferior a 7 (sete) dias."

JUSTIFICAÇÃO

A manutenção da reserva de carga para os armadores e empresas de navegação nacionais tem por objetivo assegurar o desenvolvimento da marinha mercante nacional e o próprio mercado brasileiro para este tipo de transporte, imprescindível ao desenvolvimento do País.

Considerando-se que o transporte aquaviário, pelo sem menor custo para cargas de grande tonelagem, significa uma vantagem competitiva fundamental para o País, que em momentos de conflitos internacionais operam grandes impactos no País que não detenha soberania neste campo.

Sala das Sessões, 20 de novembro de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS 27

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

Emenda de Plenário ao Substitutivo do Relator ao P.L. 1.125, de 1995

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se o parágrafo único do Art. 7° do Projeto.

JUSTIFICAÇÃO

A possibilidade de celebração de acordos internacionais pelo Governo Brasileiro permitindo a participação de embarcações de empresas estrangeiras de navegação nas navegações de cabotagem, navegação interior de percurso nacional, bem como a navegação de apoio, condicionado à reciprocidade do outro País, impõe a redução do mercado nacional para a marinha mercante brasileira que deve ser preservada pela sua importância estratégica principalmente no que diz respeito ao comercio exterior.

Sala das Sessões, 20 de novembro de 1996



CÂMARA DOS DEPUTADOS 28

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

Emenda de Plenário ao Substitutivo do Relator ao P.L. 1.125, de 1995

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao art. inciso IV do art. 9° do Projeto a seguinte redação:

"Art. 9°. ...

I - ...

IV - Quando as condições de prazo e custo do transporte ou apoio realizado por embarcação brasileira não forem competitivas, a critério do órgão competente, com as oferecidas por embarcações estrangeiras, desde que asseguradas as mesmas condições de competitividade."

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda objetiva assegurar a real equidade em termos de competitividade das empresas de navegação e armadores brasileiros com os estrangeiros. Nesta perspectiva, condiciona a possibilidade de afretamento de embarcação estrangeira nos casos de oferecimento por parte destas de melhores condições de prazo e custo, ao oferecimento das mesmas condições de competitividade. Tais condições devem ser asseguradas pelo Registro Especial Brasileiro.

Sala das Sessões, 20 de novembro de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS 29

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

Emenda de Plenário ao Substitutivo do Relator ao P.L. 1.125, de 1995

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se o parágrafo 4° do Art. 11 do Projeto.

JUSTIFICAÇÃO

O parágrafo que se pretende suprimir cria a possibilidade de que as convenções e acordos coletivos de trabalho das tripulações de embarcações registradas no Registro Especial Brasileiro possam estabelecer normas e prescrições independentes da CLT.

Tal proposição é absolutamente descabida. O sistema de direitos trabalhista nacional, notadamente no que diz respeito aos marítimos está em consonância com o mercado internacional, por conseguinte, não oferecendo desvantagem competitiva para os armadores e empresas de navegação nacional. Excetue-se deste quadro os trabalhadores de países em grave crise social em que se chegou no limite máximo da falta de dignidade e condições mínimas de trabalho, quando a remuneração paga chega a equivaler tão somente à alimentação consumida pelo trabalhador, ou seja, muito próximo do trabalho escravo. Não podemos acreditar que se deseje ou pretenda colocar institucionalmente o trabalhador brasileiro em condições subumanas.

Sala das Sessões, 20 de novembro de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS

310

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

Emenda de Plenário ao Substitutivo do Relator ao P.L. 1.125, de 1995

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se o Art. 12 do Projeto.

JUSTIFICAÇÃO

O artigo que se propõe suprimir com a presente Emenda objetiva atribuir aos armadores brasileiros a prerrogativa de efetuar com pessoal próprio, ou seja sua tripulação ou contratação de pessoal diretamente, as operações portuárias de recebimento, estocagem, embarque, desembarque e entrega de cargas, assim como a estiva, conferência, conserto e vigilância, na navegação de cabotagem e no âmbito do MERCOSUL.

A proposição altera substancialmente a Lei 8.630, de 1993, que trata da modernização dos portos brasileiros, estabelecendo política de pessoal que foi amplamente discutida no contexto próprio.

As alterações, podem gerar inúmeras distorções seja no campo das relações de trabalho ou seja na própria organização do sistema portuário. Nestas condições, qualquer alteração substancial a ser implementada na legislação portuária, deve ser discutida no âmbito da organização portuária e não na organização da navegação de cabotagem, que embora se relacionem diretamente, os possíveis benefícios propiciados à esta última atividade pode provocar impactos negativos na primeira.

Sala das Sessões, 20 de novembro de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS 31

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

Emenda de Plenário ao Substitutivo do Relator ao P.L. 1.125, de 1995

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao inciso IV do art. 18 do Projeto a seguinte redação.

" Art. 18. ...
I. ...
IV. sejam brasileiros o seu comandante, seu Chefe de Máquinas e 2/3 (dois terços) da sua tripulação."

JUSTIFICAÇÃO

A Emenda tem por objetivo assegurar que no caso de constituição de subsidiária integral no exterior por empresa brasileira de navegação, com transferência ou exportação de embarcações inscritas no Registro de Propriedade Marítima, gravadas com hipoteca ou outras garantias à financiamento nacional, seja obrigatório que além do Comandante e do Chefe de Máquinas, a tripulação seja constituída por 2/3 de marítimos brasileiros, ao contrário do que define o substitutivo quando atribui a fixação daquele contingente pelo Poder Executivo.

A possibilidade de constituição de subsidiária integral no exterior por parte das empresas brasileiras de navegação enquanto não seja instalado o Registro Especial Brasileiro já assegura condições de competitividade maiores do que as já existentes diante da atual legislação. O custo da mão-de-obra marítima nacional é compatível, e muitas vezes menor, do que aquele praticados em países da Europa e dos Estados Unidos. Nesta perspectiva, a contratação de mão-de-obra de custo inferior só ocorreria quando provenientes de países com graves problemas sociais que submete seus trabalhadores a remunerações ínfimas correspondentes, tão somente, ao custo da sua alimentação, o que não cremos seja a opção do Brasil em se aproveitar de tal situação de miséria.

Assegurar que dois terços da tripulação seja de marítimos brasileiros, estar-se-á associando uma política de combate ao desemprego nacional à política econômica dirigida à marinha mercante brasileira.

Sala das Sessões, 20 de novembro de 1996

32

Emenda Supressiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Suprima-se o § 4º do art. 11.

JUSTIFICAÇÃO

Objetiva a presente emenda resguardar os preceitos estabelecidos pela CLT.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

33

EMENDA DE PLENÁRIO Nº _____

DO DEP. JOSÉ CARLOS VIEIRA

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.125, DE 1995

DÊ-SE AO § 1º DO ARTIGO 5º DO SUBSTITUTIVO AO PL 1.225/95, A SEGUINTE REDAÇÃO

Art. 5º .....

§ 1º - As disposições do decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações só se aplicam às cargas de importação brasileira de países que pratiquem, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício, subsídio, favor governamental ou prescrição de cargas em favor de navio de sua bandeira.

Justificação

Pretende-se com a alteração proposta atenuar as graves distorções contidas no Decreto-Lei nº 666/69, particularmente, no que diz respeito a reserva de carga nas exportações brasileiras. O citado Decreto-Lei é a base da política de reserva de carga à bandeira nacional, pois dá poderes à Autoridade Marítima Brasileira de **regular**, **controlar** e **disciplinar** os tráfegos marítimos em que o país participa.

É fato bastante conhecido pelos usuários do sistema marítimo, que os regimes de reserva de carga, ao inibirem a competição entre as empresas de navegação, colocam o preço dos serviços marítimos (fretes) acima do que seria estabelecido em um ambiente competitivo, prejudicando as relações de comércio entre os países envolvidos.

O parágrafo único do artigo 1º do Decreto-Lei 666/69 determina que "deverão **predominar** no tráfego entre o Brasil e os demais países, os armadores nacionais do país exportador e importador de mercadorias". Este mesmo parágrafo foi eliminado do artigo 178 da Constituição Federal na recente reforma constitucional e foi um dos principais motivos para a revisão constitucional da matéria, no que se refere ao transporte marítimo internacional.

Este dispositivo, que prescreve reserva de carga na exportação brasileira precisa ser eliminado, dado o interesse maior do país. A proteção excessiva ao transporte marítimo, baseada na reserva de carga, reduz os fluxos de comércio e, a longo prazo, acarreta prejuízos a todos os agentes envolvidos no sistema (usuários, armadores e trabalhadores). Além disso, a reserva de mercado não incentiva as empresas de navegação a buscarem condições de operação mais competitivas para o transporte.

O processo de globalização da economia e a abertura comercial impõem a necessidade da eliminação da reserva de carga no transporte internacional. A proposta apresentada não elimina totalmente a reserva de carga aos armadores nacionais, apenas restringindo-a aos tráfegos de **importação brasileira**, o que possibilita aos armadores nacionais a negociação de acordos de reciprocidade com os Estados Unidos, único motivo que explica a sua preservação.

Por fim, vale acrescentar que, qualquer menção à reserva de carga na exportação, como contida no texto atual, comprometeria o esforço empreendido na reforma constitucional do artigo 178, cujo objetivo foi possibilitar o aumento da eficiência do transporte marítimo nacional, aproximando a legislação brasileira da prática internacional, de modo a torná-la coerente com o atual projeto de inserção internacional da economia brasileira.

Salas das sessões de novembro/96

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 34

PROPOSIÇÃO

/

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA (X) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO

AUTOR

DEPUTADO EDUARDO MASCARENHAS | PARTIDO PSDB | UF RJ | PÁGINA 01 / 02

PROJETO DE LEI - 1.125 (SUBSTITUTIVO)

Emenda ao Artigo 18 do Substitutivo do Deputado José Carlos Aleluia.

Artigo 18°:

Substituir pelo seguinte texto:

"Artigo 18° - É admitida, pelo prazo de dois anos, até que esteja implementado o Registro Especial Brasileiro, a transferência ou exportação de embarcação inscrita no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de empresa brasileira, para a sua subsidiária integral no exterior, atendidas as seguintes exigências:

I. a legislação do país de registro da embarcação deve admitir a requisição de que trata o parágrafo 4° deste artigo:

II. no caso das embarcações ainda não quitadas:

a) manutenção, em nome da empresa brasileira, do financiamento vinculado à embarcação, da mesma forma que novas solicitações de recursos;

b) constituição no país de registro da embarcação, de hipoteca a favor do credor no Brasil;

c) prestação de fiança adicional, pela subsidiária integral, para o financiamento de que trata o inciso I deste artigo.

Parágrafo 1° As embarcações de subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de empresas brasileiras gozarão dos mesmos direitos das embarcações de bandeira brasileira, desde que:

I. sejam brasileiros o Comandante e seu Chefe de Máquinas;

II. sejam observados, no relacionamento trabalhista com as respectivas tripulações, requisitos mínimos estabelecidos por organismos internacionais devidamente reconhecidas.

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

26 / 11 / 96
DATA

ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

ARNALDO MADEIRA } PSDB

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
288

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 34 (emenda)

2

PROPOSIÇÃO

/

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA (X) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO

AUTOR

DEPUTADO EDUARDO MASCARENHAS

PARTIDO PSDB | UF RJ | PÁGINA 02 / 02

NO VERSO

INSTRUÇÕES

III. tenham sido construídas no Brasil ou, se construídas no exterior, tenham sido registradas no Brasil até a data a partir da qual passe a viger esta lei.

Parágrafo 2° Aplica-se o disposto no parágrafo anterior às embarcações que já tenham sido anteriormente exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais no exterior de empresas brasileiras.

Parágrafo 3° As embarcações construídas no Brasil e exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais de empresas brasileiras gozarão dos incentivos legais referentes à exportação de bens.

Parágrafo 4° As embarcações de propriedade de empresa brasileira, transferidas ou exportadas para a sua subsidiária integral no exterior, ficam sujeitas à requisição pela autoridade competente, nos casos previstos no art. 137 da Constituição.

JUSTIFICATIVA: Esta emenda tem como objetivo estabelecer imediatamente de forma eficaz condições de competitividade para as empreas brasileiras de navegação.

PARLAMENTAR

26 / 11 / 96
DATA

ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
289

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 35

PROPOSIÇÃO

/

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

KX SUPRESSIVA KX SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO

AUTOR

DEPUTADO EDUARDO MASCARENHAS | PARTIDO PSDB | UF RJ | PÁGINA 01/ 01

Emenda ao PROJETO DE LEI Nº 1.125 de 1995. (SUBSTITUTIVO)

Dê-se ao artigo 9° e 10° a seguinte redação:

Art. 9° O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou de apoio, bem como na navegação de longo curso ou interior de percurso internacional, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

Suprima-se o inciso IV.

Art. 10° Independe de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional:

JUSTIFICATIVA

A preservação dos mecanismos de preferência de cargas objetiva dar aos navios brasileiros prioridade sobre os estrangeiros afretados, e portanto o afretamento de navios estrangeiros deve ocorrer quando não houver disponibilidade de navios brasileiros para efetuar o transporte pretendido.

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

26 / 11 / 96
DATA

ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

Caixa: 53
Nº 1125/1995
290
Lote: 74
PL

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 36

PROPOSIÇÃO

/

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

(X) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE

( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO

AUTOR

DEPUTADO EDUARDO MASCARENHAS | PARTIDO PSDB | UF RJ | PÁGINA 01 / 01

Emenda ao PROJETO DE LEI Nº 1.125, DE 1995.

Suprima-se o inciso IV do art. 9º

JUSTIFICATIVA: desnecessário o inciso IV do art. 9º uma vez que tal critério é julgado pelo órgão competente quando de sua autorização.

INSTRUÇÕES NO VERSO

26 / 11 / 96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos:
   PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
291

CÂMARA DOS DEPUTADOS 37

PROJETO DE LEI Nº. 1.125. DE 1995

"Dispõe sobre a ordenacão do transporte aquaviário e dá outras providências."

Emenda de Plenário ao Substitutivo do Relator ao P.L. 1.125. de 1995

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao caput do art. 11 do Substitutivo do Relator ao Projeto passando a seguinte redação:

" Art. 11. Fica instituído o Registro Especial Brasileiro - REB. a ser regulamentado pelo Poder Executivo no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias. no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação".

JUSTIFICAÇÃO

A fixação de prazo de 180 (cento e oitenta) dias para a regulamentação do REB, se faz necessário para que efetivamente seja instituído e aplicado. sem sofrer solução de continuidade, produzindo os seus efeitos no desenvolvimento da atividade marítima nacional.

Sala das Sessões. 25 de novembro de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS

38

PROJETO DE LEI Nº. 1.125. DE 1995

"Dispõe sobre a ordenacão do transporte aquaviário e dá outras providências."

Emenda de Plenário ao Substitutivo do Relator ao P.L. 1.125. de 1995

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 10. parágrafo único do Projeto a seguinte redação:

Art. 10. ...

Parágrafo único. O afretamento disposto no inciso III deste artigo fica limitado à tonelagem de porte bruto das embarcações. de tipo semelhante. em construção em estaleiro brasileiro. com contrato em vigência e eficácia.

JUSTIFICAÇÃO

O fortalecimento da marinha mercante nacional deve abranger também a indústria naval. devendo-se pois. criar-se mecanismos de incentivo à este ramo de atividade. As modificações propostas no parágrafo único objetivam além de fortalecer a indústria naval com reflexos futuros em ganhos de competitividade. se reflete também tanto na manutenção e geração de postos de trabalho. quanto na manutenção de corpo técnicos em condições de fazer frente às necessidades nacionais. considerando que a formação do referido corpo técnico requer longo tempo de maturação.

Sala das Sessões, 25 de novembro de 1996

Iulma de Oliveira - PT/SP

S - PT

Luiz Alves - PFL - BA

PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1996
(Da Sra. Socorro Gomes)

39

Regulamenta o parágrafo único do artigo 178 da Constituição Federal

EMENDA DE PLENÁRIO Nº

Dê-se ao inciso III do art. 10 do substitutivo a seguinte redação, suprimindo-se o parágrafo único:

"Art. 10 Independe de autorização o afretamento de embarcação:

.....

"III - Estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio, desde que o afretador mantenha com estaleiro nacional contrato de construção de embarcação em plena eficácia, de igual ou superior tonelagem de porte bruto para embarcação de carga ou de arqueação bruta para embarcação destinada ao apoio."

JUSTIFICATIVA

A emenda visa vincular a liberdade de afretamento de embarcações com a garantia de utilização da capacidade da indústria naval brasileira.

Sala das Sessões, 26 de novembro de 1996.

Zaidira Eghaf - Salvador Gomes

AYRTON XEREZ

Fagundes - PSDB

Alexandre Santos - PSDB

Zila - PDT

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

EMENDA SUPRESSIVA Nº 40

Suprima-se o § 6º do artigo 11 do Substitutivo do Relator ao Projeto de Lei nº 1.125/95 renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

Este dispositivo encontra-se contemplado na redação aplicada ao Artigo 4º do presente substitutivo, que define as tripulações nas embarcações brasileiras.

Outro aspecto importante a ser considerado caso haja a exclusão da parcela de tripulação brasileira definida naquele artigo é que o Comandante e o Chefe de Máquinas na profissão de aquaviários são funções que representam o ápice de uma carreira iniciada em postos menores, essenciais à sua formação.

A ascenção é gradual, sendo imprescindível que o tripulante passe por todas as fases da carreira antes de chegar a Chefe de Máquinas ou Comandante.

Concluindo, para que hajam Comandantes e Chefes de Máquinas brasileiros é necessária permanência da redação auferida ao artigo 4º também para as embarcações do REB.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

AYRTON XEREZ

plenario\emen_sams(1618-7)
1

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

EMENDA SUPRESSIVA Nº 41

Suprima-se o artigo 12 do Substitutivo do Relator ao Projeto de Lei nº 1.125/95 renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo ressaltar a impropriedade de se misturar temas que, embora possam até guardar uma certa correlação, são absolutamente distintos, quais sejam: a regulamentação do artigo 178 da Carta Magna (objetivo declarado da proposição do Poder Executivo) e o ordenamento do trabalho portuário. Levado a efeito com a aprovação recente, por esta Casa, da Lei nº 8.630/93, (Lei dos Portos).

O dispositivo que pretendemos suprimir nasceria inócuo e enfraquecido, uma vez que a Lei 8.630/93 já prevê de forma geral os casos de dispensa da intervenção da mão-de-obra avulsa nas operaçõess portuárias (inciso I e II do § 1º do art. 8º).

Reiterar o mesmo dispositivo significaria reconhecer que a Lei 8.630/93 não pegou, e acreditar que, com redação um pouco diferente, uma lei posterior pudesse, por si só, vir a ser obedecida. O que falta ai não é uma nova lei, nem uma nova redação, mas munir o Estado dos instrumentos necessários ao cumprimento da lei em vigor.

O Poder Executivo vem empreendendo através do Grupo Executivo de Modernização dos Portos um grande esforço para aplicação da LEI DOS PORTOS, com negociações demoradas e complexas envolvendo todos os profissionais participantes das atividades portuarias. A aprovação deste dispositivo influenciará o êxito de tais negociações, e não garantirá a eficácia do resultado que pretende.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

AYRTON XEREZ

DEL-PTS

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

EMENDA SUPRESSIVA Nº 42

Suprima-se o artigo 14 do Substitutivo do Relator ao Projeto de Lei nº 1.125/95 renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A inclusão de regulamentação da praticagem no substitutivo, apresentado pelo relator ao PL 1.125/95, configura uma tentativa de resolver um problema, que clama por uma solução urgente, no fórum inadequado.

O projeto em pauta trata de assuntos relativos à ordenação do transporte aquaviário visando, principalmente, o restabelecimento da competitividade da marinha mercante nacional. A praticagem, item ponderável na composição do propalado "Custo Brasil", está diretamente relacionado à segurança da navegação, matéria que vem sendo abordada em outra proposição que se encontra em tramitação nesta Casa: o PL 4.259/93.

É fundamental evitar que este assunto seja analisado de forma precipitada e superficial, sem levar em consideração os acordos internacionais assumidos pelo País e sem avaliar, cuidadosamente, as repercussões financeiras decorrentes de tal medida.

Especificamente a respeito deste último aspecto, vale salientar que a desobrigação de emprego dos práticos, substituindo-o pelos Comandantes de embarcações destinadas à navegação de cabotagem, com muito pouca qualificação, poderá aumentar, consideravelmente, os valores dos seguros, em face do comprometimento dos rígidos critérios de segurança que devem nortear o tráfego aquaviário.

A reação natural ao alto custo da praticagem e a demora na aprovação do PL 4.259/93, que dispõe sobre a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, não pode servir de argumento para a inclusão de assunto tão díspare no projeto ora em discussão.

É preciso tratar o problema da praticagem de forma desapaixonada, corrigindo as distorções existentes e promovendo uma tramitação mais rápida do PL 4.259/93, ao invés de incluí-lo no PL 1.125/95.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

AYRTON XEREZ

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

EMENDA SUPRESSIVA Nº 43

Suprima-se o artigo 20 do Substitutivo do Relator ao Projeto de Lei nº 1.125/95, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

O presente Artigo trata de uma generalização inadequada, bastante prejudicial a diversos portos, principalmente os menores, localizados nas regiões Norte e Nordeste do País.

Em portos maiores, a medida poderia até ser adotada, em função da conjuntura, a critério do Conselho de Autoridade Portuária local; mas a fixação dessa obrigatoriedade por Lei tende a "engessar" a atividade portuaria e até futuramente, vir a desmoralizar a própria Lei, pela inoportuna aplicação desse dispositivo em determinadas ocasiões.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

AYRTON XEREZ

plenario\emen.sasm(1618-7)
4

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

CÂMARA DOS DEPUTADOS

44

EMENDA Nº _____/____

Projeto de Lei Nº 1.125, de 1995

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

Emenda Modificativa Nº _____/____

Os parágrafos 1º e 2º do Artigo 5º passam a vigorar com a seguinte redação:

§ 1º As disposições do Decreto-Lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, só se aplicam às cargas de importação brasileira do país que pratique, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício, subsídio, favor governamental ou prescrição de cargas em favor de navio de sua bandeira.

§ 2º Para os efeitos previstos no parágrafo anterior, o Poder Executivo manterá, ouvidas as entidades empresariais brasileiras interessadas, em caráter permanente, a relação dos países que estabelecem proteção à sua bandeira.

JUSTIFICATIVA

A Emenda não altera substancialmente o que consta do Substitutivo do Relator, servindo apenas para dar uma redação mais clara.

Plenário da Câmara dos Deputados, em 26 de novembro de 1996

Eduardo Guiarani

AYRTON XEREZ

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Emenda de Plenário 45

Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, do Poder Executivo

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao parágrafo 9º do art. 11, do Substitutivo do Relator a seguinte redação:

"Art. 11.....

parágrafo 9º. Ficam isentos do Imposto de Importação (II) e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) os materiais e equipamentos utilizados na construção, conversão, modernização, reparo e manutenção das embarcações registradas no REB.

JUSTIFICAÇÃO

Visa especificar os incentivos concedidos ao setor.

Sala das Sessões, em 26 de novembro de 1996.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Emenda de Plenario 46

Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, do Poder Executivo

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao parágrafo 1º do art. 11, do Substitutivo do Relator a seguinte redação:

"Art. 11.....

parágrafo 1º. O financiamento oficial a empresa brasileira de navegação, para construção, conversão, modernização e reparação de embarcação pré-registrada no REB, poderá ser contratado com taxa de juros semelhante à da embarcação para exportação, a ser equalizada pelo Fundo da Marinha Mercante.

JUSTIFICAÇÃO

É muito amplo o conceito de taxas e, principalmente, de encargos. Além disso, atualmente, o financiamento para a aquisição de navios construídos no Brasil tem sido realizado, em grande parte, com recursos do CODEFAT, ficando o FMM com a responsabilidade da equalização das taxas.

Sala das Sessões, em 26 de novembro de 1996.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Emenda de Plenario 47

Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, do Poder Executivo

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao parágrafo único do art. 10, do Substitutivo do Relator a seguinte redação:

"Art. 10.....

parágrafo único. O afretamento disposto no inciso III deste artigo fica limitado à tonelagem de porte bruto das embarcações de propriedade da empresa contratante, inclusive daquelas encomendadas a estaleiros brasileiros com contrato de construção em eficácia."

JUSTIFICAÇÃO

A modificação visa incentivar a construção naval brasileira, restringindo o afretamento em substituição à embarcação em construção apenas naquelas encomendadas a estaleiros brasileiros.

Sala das Sessões, em 26 de novembro de 1996.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Emenda de Plenario 48

Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, do Poder Executivo

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao parágrafo 2º do art. 11, do Substitutivo do Relator a seguinte redação:

"Art. 11.....

parágrafo 2º. Fica assegurada às empresas brasileiras a contratação, no mercado internacional, de cobertura de seguro e de resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil para suas embarcações registradas no REB, desde que o mercado interno não ofereça tais coberturas ou preços compatíveis com o mercado internacional.

JUSTIFICAÇÃO

A modificação visa garantir a contratação de seguros a preços compatíveis com as condições internacionais, mantendo a preferência do mercado brasileiro.

Sala das Sessões, em 26 de novembro de 1996.

PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1996
(Da Sra. Socorro Gomes)

49

Regulamenta o parágrafo único do artigo 178 da Constituição Federal

EMENDA DE PLENÁRIO Nº

Dê-se ao caput do art. 11 a seguinte redação:

"Art. 11 Fica instituído o Registro Especial Brasileiro - REB, que será regulamentado pelo Poder Executivo no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação."

JUSTIFICATIVA

A fixação de prazo para regulamentação do REB se faz necessária para que o mesmo seja de fato instituído e aplicado.

Sala das Sessões, 26 de novembro de 1996.

Miro Teixeira - PDT

50

COORD DAS COMISSÕES DE MELHORAMENTOS

RETIRADA

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD -

EMENDA DE PLENÁRIO Nº 50 **AO PL Nº 2.161, DE 1996**

Dê-se ao inciso IV do § 3º do art.2º do projeto a seguinte redação:

Art. 2º .....

§ 3º.....

.....

IV - a forma de participação de empregados no Conselho de Administração ou equivalente;

JUSTIFICATIVA

A presente emenda objetiva suprimir a inconstitucional regra anti-isonômica que impõe a desvinculação sindical como requisito para a escolha dos Conselheiros.

51

RETIRADA

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD

EMENDA DE PLENÁRIO Nº AO PL Nº 2.161, DE 1996

51

Dê-se ao inciso V do § 3º do art.2º do projeto a seguinte redação:

Art. 2º .....

§ 3º.....

.....

V - os critérios de escolha dos dirigentes, priorizando sua notória capacidade técnica, vinculação empregatícia atual ou passada com a empresa, ilibada reputação, assegurada a participação dos empregados no processo de escolha;

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem dupla motivação. De um lado suprimir a inconstitucional regra anti-isonômica que impõe a desvinculação político-partidária como requisito para a escolha dos dirigentes e de outro assegurar aos empregados o direito a participar deste processo. Não há que se confundir esta proposta com a situação prevista no inciso anterior. Aquela trata da participação direta do empregado e esta trata da participação no processo de escolha.

52

RETIRADA

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD

EMENDA DE PLENÁRIO Nº 52 **AO PL Nº 2.161, DE 1996**

Dê-se ao inciso inciso VI do § 3° do art. 2° a seguinte redação:

Art. 2° .....

§ 3° .....

VI - as diretrizes gerais e as metas e parâmetros da política de recursos humanos, tais como a produtividade por empregado, o valor relativo das despesas com pessoal sobre o faturamento, o quantitativo maximo de empregados em cada periodo, a **participação dos empregados no lucro da empresa, uma remuneração justa e a garantia contra a demissão imotivada,** entre outros que não revelem sigilo da empresa.

JUSTIFICATIVA

A emenda objetiva assegurar aos empregados a participação no lucro, justa remuneração e garantia contra a demissão imotivada, visto que a contratação será feita diretamente pela empresa.

53

RETIRADA

CD - COORD. DAS COMISSÕES PERM. - MTES

EMENDA DE PLENÁRIO Nº AO PL Nº 2.161, DE 1996

53

Dê-se ao parágrafo únicc do art. 5° a seguinte redação

Art. 5° .....

Parágrafo único. com provada a prática de ato culposo ou doloso, por dirigente ou administrador, procede:-se-á à sua destituição, **sem prejuízo das demais sanções administrativas, civis ou penais cabíveis**, retom ndo o contrato de gestão sua regular execução.

JUSTIFICATIVA

O objetivo da presente emenda é além de destituir o dirigente que tenha praticado ato doloso ou culposo contra a administração da empresa, sejam também aplicadas as demais sanções cabíveis.

Emenda Aditiva nº

54

Acrescente-se ao inciso IV, do art. 2º a seguinte expressão:

"IV - armador brasileiro: pessoa física de nacionalidade brasileira residente e domiciliada no País ou empresa brasileira, autorizados pelo órgão competente; "

JUSTIFICATIVA

O acréscimo da expressão ***"de nacionalidade brasileira"*** visa impedir que estrangeiros residentes e domiciliados no País possam vir a transformarem-se em armadores brasileiros, competindo com brasileiros.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

- LÍDER DO PT

- LÍDER PSTB

- LÍDER PDT

Emenda Aditiva nº

55

Acrescente-se ao inciso I, do art. 3º a seguinte expressão:

"I - inscritos no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física de nacionalidade brasileira, residente e domiciliada no País, ou de empresa brasileira;"

JUSTIFICATIVA

O acréscimo da expressão ***"de nacionalidade brasileira"*** visa impedir que estrangeiros residentes e domiciliados no País possam vir a transformarem-se em armadores brasileiros, competindo com brasileiros.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

- LÍDER DO PT

- LÍDER PSB

Emenda Aditiva nº

56

Acrescente-se ao art. 4º a seguinte expressão:

"Art. 4º. Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante, o Chefe de Máquinas e pelo menos 2/3 (dois terços) da tripulação."

JUSTIFICATIVA

A emenda visa a garantia dos empregos existentes e a geração de novos, em uma época em que onde o desemprego estrutural tende a agravar-se como resultado da acentuação da revolução científico-tecnológica.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

Emenda Aditiva nº

57

Acrescente-se ao artigo 5° o seguinte parágrafo:

"Parágrafo único. Deverá, obrigatoriamente, ser transportada em embarcação brasileira, a mercadoria adquirida pelo governo brasileiro ou financiada, total ou parcialmente, por organismos oficiais do governo brasileiro. "

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa restringir a abertura indiscriminada da navegação de longo curso no País, estabelecendo que se a mercadoria transportada for adquirida pelo governo brasileiro ou financiada, ainda que parcialmente, por um de seus organismos, deverá ser transportada por embarcação brasileira. Essa sistemática funciona em inúmeros países dentre eles os Estados Unidos.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

- LÍDER DO PT

- LÍDER PSB

Emenda Aditiva nº

58

Dê-se ao artigo 6º a seguinte redação:

"Art. 6º. A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta aos armadores e embarcações dos países de origem ou de destino da mercadoria, além daqueles em que esta transitar, observados os acordos firmados pela União atendido o prncípio da reciprocidade.

Parágrafo único. Em caso de não haver embarcações suficientes para atender a demanda poderá a União permitir, em caráter excepcional e temporário, ouvido o Senado Federal, a navegação de embarcações estrangeiras de terceiros países em suas águas."

JUSTIFICATIVA

A legislação sobre a navegação da cabotagem da maioria dos países, tanto desenvolvidos quanto em desenvolvimento, é extremamente restritiva quanto a essa modalidade de navegação.

A legislação dos Estados Unidos estabelece que a navegação de cabotagem só pode ser realizada por navios de propriedade de cidadãos norte-americanos, tripulados por norte-americanos e que tenham sido construídos nos Estados Unidos. A Alemanha somente permite a navegação de cabotagem em suas águas costeiras se não houver navios alemães disponíveis. O Japão reserva a embarcações japonesas, em princípio, o direito de realizar navegação de cabotagem no país. Navios japoneses devem ter como proprietários cidadãos japoneses, corporações comerciais sediadas no Japão e controladas por japoneses ou pessoas jurídicas com seu centro de decisão no Japão, sendo seus representantes cidadãos japoneses. A Itália exclui todos os navios de bandeira estrangeira do tráfego doméstico, salvo se o número de embarcações nacionais for insuficiente. A propriedade dos navios não está restrita a cidadãos italianos, podendo estrangeiro que resida há mais de cinco anos no país, bem como a sociedade constituída no exterior mas que tenha no território do Estado a sede administrativa ou o objeto principal da empresa, possuir embarcação italiana. A legislação Argentina fixa que a navegação de cabotagem será praticada unicamente por barcos argentinos, sob o comando de argentinos e com parte da tripulação composta por nacionais, salvo caso de força maior. Também o Chile reserva para navios de bandeira chilena a cabotagem, salvo se a carga ultrapassar 900 toneladas métricas, caso em que o embarcador poderá recorrer a navio estrangeiro. No longo curso prevalece o princípio da reciprocidade.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

LÍDER DO PT

LÍDER PSDB

Emenda Aditiva nº

59

Dê-se ao artigo 7º a seguinte redação:

*"**Art. 7º.** A **navegação de cabotagem e a navegação de interior**, bem como a navegação de apoio, será feita por embarcações de bandeira brasileira, devendo ser o Comandante, o Chefe de Máquinas e 2/3 (dois terços) da tripulação composta por brasileiros."*

JUSTIFICATIVA

A legislação sobre a navegação da cabotagem da maioria dos países, tanto desenvolvidos quanto em desenvolvimento, é extremamente restritiva quanto a essa modalidade de navegação.

A legislação dos Estados Unidos estabelece que a navegação de cabotagem só pode ser realizada por navios de propriedade de cidadãos norte-americanos, tripulados por norte-americanos e que tenham sido construídos nos Estados Unidos. A Alemanha somente permite a navegação de cabotagem em suas águas costeiras se não houver navios alemães disponíveis. O Japão reserva a embarcações japonesas, em princípio, o direito de realizar navegação de cabotagem no país. Navios japoneses devem ter como proprietários cidadãos japoneses, corporações comerciais sediadas no Japão e controladas por japoneses ou pessoas jurídicas com seu centro de decisão no Japão, sendo seus representantes cidadãos japoneses. A Itália exclui todos os navios de bandeira estrangeira do tráfego doméstico, salvo se o número de embarcações nacionais for insuficiente. A propriedade dos navios não está restrita a cidadãos italianos, podendo estrangeiro que resida há mais de cinco anos no país, bem como a sociedade constituída no exterior mas que tenha no território do Estado a sede administrativa ou o objeto principal da empresa, possuir embarcação italiana. A legislação Argentina fixa que a navegação de cabotagem será praticada unicamente por barcos argentinos, sob o comando de argentinos e com parte da tripulação composta por nacionais, salvo caso de força maior. Também o Chile reserva para navios de bandeira chilena a cabotagem, salvo se a carga ultrapassar 900 toneladas métricas, caso em que o embarcador poderá recorrer a navio estrangeiro. No longo curso prevalece o princípio da reciprocidade.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

PSDB-SP

- LÍDER DO PT

LÍDER PSDB

60

Emenda Aditiva nº ____ ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Acrescent e-se a seguinte expressão ao inciso II do Parágrafo Único do art. 1°:

"Art. 1º .....

.....

II - as embarcações nacionais de esporte e recreio pertencentes a proprietários de naci onalidade brasileira".

JUSTIFICATIVA

A emenda tem como objetivo proteger as embarcações nacionais de esporte e de recreio.

Sala das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schimdt

61

Emenda Aditiva nº _____ ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Acrescent e-se a expressão ao inciso III do Parágrafo Único do art. 1º:

"Art. 1º .....

.....

III - as embarcações de turismo pertencentes a proprietários de nacionalidade brasilei a".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda tem como objetivo proteger as embarcações nacionais de turismo.

Sa a das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

62

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao inciso IV do art. 2º:

"Art. 2º .....

.....

IV - armador brasileiro: pessoa física de nacionalidade brasileira, residente e domiciliado no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apreste a embarcação para sua exploração comercial, autorizada pelo Ministério da Marinha e pelo Ministério dos Transportes".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda tem como objetivo explicitar que armador brasileiro deve possuir nacionalidade brasileira. Além disso, busca definir quais os órgãos competentes para conceder a autorização de armador brasileiro.

Sala das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

Dep. SILVIO ABREU

63

Emenda Supressiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Suprima-se o inciso V do art. 2º:

JUSTIFICAÇÃO

A emenda tem por objetivo suprimir item que não constava do Projeto do Executivo e que busca consolidar a presença de empresas estrangeiras na navegação de cabotagem e interior, tendo em vista que o conceito de "empresa brasileira" foi desvirtuado com a aprovação da PEC nº 06, que alterou o inciso IX, do art. 170, e o parágrafo único do art. 176.

Sala das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

64

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se ao inciso I do art. 3º a seguinte redação:

"Art. 3º .....

.....

I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física, de nacionalidade brasileira, residente e domiciliada no País.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa limitar o direito de arvorar bandeira ao capital estrangeiro excluindo-se a expressão "ou de empresa brasileira". Visa também explicitar que a pessoa física deve possuir nacionalidade brasileira.

Sala das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

65

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao art. 4º:

"Art. 4º - Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o comandante e mais a parcela de 2/3 da tripulação".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a garantia dos empregos existentes e a geração de novos, em uma época onde o desemprego estrutural tende a agravar-se não só como resultado do processamento da revolução científico-tecnológica mas, sobretudo, devido à política recessiva que visa manter, a todo custo, a estabilidade do Real.

Sala das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

66

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Suprima-se os §§ 1º, 2º e 3º do art. 5º, acrescentando-lhe o seguinte parágrafo único:

"Parágrafo único. Deverá, obrigatoriamente, ser transportada em embarcação brasileira, a mercadoria adquirida pelo governo brasileiro ou financiada, total ou parcialmente, por organismos oficiais do governo brasileiro. "

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa restringir a abertura indiscriminada da navegação de longo curso no País, estabelecendo que se a mercadoria transportada for adquirida pelo governo brasileiro ou financiada. ainda que parcialmente, por um de seus organismos, deverá ser transportada por embarcação brasileira. Essa sistemática funciona em inúmeros países dentre eles os Estados Unidos.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

67

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se ao artigo 6° a seguinte redação:

"Art. 6º. A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta aos armadores e embarcações dos países de origem ou de destino da mercadoria, além daqueles em que esta transitar, observados os acordos firmados pela União atendido o prncípio da reciprocidade.

Parágrafo único. Em caso de não haver embarcações suficientes para atender a demanda poderá a União permitir, em caráter excepcional e temporário, ouvido o Senado Federal, a navegação de embarcações estrangeiras de terceiros países em suas águas."

JUSTIFICATIVA

A legislação sobre a navegação da cabotagem da maioria dos países, tanto desenvolvidos quanto em desenvolvimento, é extremamente restritiva quanto a essa modalidade de navegação.

A legislação dos Estados Unidos estabelece que a navegação de cabotagem só pode ser realizada por navios de propriedade de cidadãos norte-americanos, tripulados por norte-americanos e que tenham sido construídos nos Estados Unidos. A Alemanha somente permite a navegação de cabotagem em suas águas costeiras se não houver navios alemães disponíveis. O Japão reserva a embarcações japonesas, em principio, o direito de realizar navegação de cabotagem no país. Navios japoneses devem ter como proprietários cidadãos japoneses, corporações comerciais sediadas no Japão e controladas por japoneses ou pessoas jurídicas com seu centro de decisão no Japão, sendo seus representantes cidadãos japoneses. A Itália exclui todos os navios de bandeira estrangeira do tráfego doméstico, salvo se o número de embarcações nacionais for insuficiente. A propriedade dos navios não está restrita a cidadãos italianos, podendo estrangeiro que resida há mais de cinco anos no país, bem como a sociedade constituída no exterior mas que tenha no território do Estado a sede administrativa ou o objeto principal da empresa, possuir embarcação italiana. A legislação Argentina fixa que a navegação de cabotagem será praticada unicamente por barcos argentinos, sob o comando de argentinos e com parte da tripulação composta por nacionais, salvo caso de força maior. Também o Chile reserva para navios de bandeira chilena a cabotagem, salvo se a carga ultrapassar 900 toneladas métricas, caso em que o embarcador poderá recorrer a navio estrangeiro. No longo curso prevalece o princípio da reciprocidade.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

68

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao art. 7º:

"Art. 7º - As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como na navegação de apoio, quando afretadas por armadores de nacionalidade brasileira, residentes e domiciliados no País".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa garantir o afretamento por armadores de nacionalidade brasileira e não por "empresas brasileiras" que, na realidade, serão estrangeiras.

Sala das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

69

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao art. 8º:

"Art. 8º - O armador de nacionalidade brasileira, residente e domiciliado no País, poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa restringir direitos aos armadores brasileiros.

Sala das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

70

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao inciso I do art. 10:

"Art. 10

.....

I - de bandeira brasileira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional".

JUSTIFICAÇÃO

A embarcação estrangeira deve obter autorização para o afretamento de embarcações, até por uma questão de segurança nacional. Por isso, a excluímos da isenção do caput do art. 10.

Sala das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

21

Emenda nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se ao § 6º do art. 11 a seguinte redação:

§ 6º Nas embarcações registradas no REB serão brasileiros o Comandante, o Chefe de Máquinas e 2/3 da tripulação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa a garantia dos empregos existentes e a geração de novos.

Sala das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

72

Emenda Supressiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Suprima-se os § § 4º e 5º do art. 11.

JUSTIFICAÇÃO

Objetiva a presente emenda resguardar os preceitos estabelecidos pela CLT.

Sala das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

PROJETO DE LEI Nº 846-C, DE 1995
(DA SRª SOCORRO GOMES)

Regulamenta o parágrafo único do artigo 178 da Constituição Federal: tendo parecer do relator designado pela Mesa em substituição à Comissão Especial, pela rejeição deste, dos de nºs. 907/95, 1.302/95 e 1.392/95, apensados; e pela aprovação do de nº 1.125/95, apensado, nos termos do substitutivo. **EMENDAS DE PLENÁRIO**. Pendente de parecer da Comissão Especial.

(PROJETO DE LEI Nº 846-B, DE 1995, EMENDADO EM PLENÁRIO)

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL - TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

PROJETOS DE LEI Nº 846/95, 907/95, 1.125/95, 1.302/95 e 1.392/95

Regulamentam o art. 178 da Constituição Federal

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL - TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995

Regulamenta o parágrafo único do art. 178 da Constituição Federal

Origem: Deputada Socorro Gomes
Relator: Deputado José Carlos Aleluia

1. RELATÓRIO

Encontram-se sob exame desta Comissão Especial os Projetos de Lei nº 846/95, de autoria da Deputada Socorro Gomes, nº 907/95, de autoria do Deputado Laprovita Vieira, nº 1.125/95, originário do Poder Executivo, nº 1.302/95, de autoria do Deputado Miro Teixeira, e nº 1.392, do Deputado José Santana Vasconcellos. Todas as proposições dizem respeito à regulamentação do art. 178 da Constituição Federal, no que se refere à ordenação do transporte aquaviário.

Projeto de Lei nº 846/95

Mais antiga das iniciativas, a apresentada pela Deputada Socorro Gomes restringi-se à regulamentação do parágrafo único do citado dispositivo constitucional, o qual remete à legislação ordinária o estabelecimento de condições para que embarcações estrangeiras operem na navegação interior e no transporte de mercadorias nas navegação de cabotagem.

Visando a cumprir esse objetivo, a propositura prevê os casos excepcionais que dariam lugar a hipótese de suspensão da reserva de mercado para a embarcação de bandeira e registro brasileiros nos mencionados tráfegos. São eles: **primeiro** - quando o proprietário da embarcação ou embarcações registradas em país estrangeiro, que pretenda operar na navegação de cabotagem brasileira, possuir embarcações de registro e bandeiras

brasileiras operando na navegação de cabotagem brasileira em número e tonelagem de arqueação bruta igual ou superior àquela de bandeira estrangeira que pretenda colocar em operação navegação de cabotagem brasileira; **segundo** - quando a embarcação estrangeira estiver registrada em país participante de acordo internacional ratificado pelo Brasil, objetivando o intercâmbio comercial em mercado comum, respeitando o princípio da reciprocidade; **terceiro** - se embarcações estrangeiras forem afretadas a armadores nacionais com tripulação e comandantes brasileiros, para suprir inexistência de embarcação nacional adequada, para o transporte de cargas especiais; **quarto** - se embarcações estrangeiras forem afretadas a armadores nacionais com tripulação e comandantes brasileiros, quando a tonelagem a ser transportada exceder a capacidade total de transportar pelas embarcações nacionais; **quinto** - se embarcações estrangeiras forem afretadas a armadores nacionais em situação de estado de calamidade pública, decretada em região do País, que determine a necessidade de transporte de pessoal, do fornecimento imediato de combustíveis, medicamentos e gêneros alimentícios, desde que não haja disponibilidade de embarcações nacionais adequadas.

Na justificação do projeto, diz-se que o Poder Executivo, ao propor a reformulação do art. 178 da Constituição Federal, não propugnou pela extinção do direito de acesso exclusivo da bandeira brasileira às navegações de cabotagem e interior senão pela retirada do texto constitucional de matérias cuja regulamentação estaria melhor disposta em legislação ordinária ou complementar.

Afirma-se, também, que a permissão para que navios estrangeiros ingressem no tráfego de cabotagem inviabilizaria por completo qualquer tentativa de recuperação da Marinha Mercante nacional, extenuada pelo crescimento da prática de afretamento de embarcações estrangeiras e pelas distorções daí decorrentes.

Por derradeiro, lembra-se que em quase todos os países, dos Estados Unidos à França, do Japão à Alemanha, o transporte interno de mercadorias e pessoas é privativo de embarcações nacionais.

Aberto o prazo regimental, foi oferecida apenas uma emenda ao projeto.

Projeto de Lei nº 907/95

Apresentada pelo Deputado Laprovita Vieira, a iniciativa em foco tem por finalidade estabelecer ordenamento jurídico para o transporte aquaviário. O faz de maneira pormenorizada, abraçando matérias estranhas à maioria dos demais projetos.

Após iniciar estipulando seus objetivos, que se condensam no fortalecimento da frota mercante nacional, a propositura conceitua diversas expressões as quais posteriormente fará referência.

Prossegue, fixando reserva no transporte internacional de carga geral para a primeira e segunda bandeira, paritariamente, estando facultado ao Ministério dos Transportes conceder até 20% do total de fretes em cada tráfego a embarcações de terceira bandeira. Comprovado que o emprego de embarcação brasileira ou do parceiro comercial implicará em demora de embarque superior a quinze dias, permite o projeto que se contrate o serviço de transporte junto a outras bandeiras.

Adiante, determina que seja de livre escolha dos usuários a bandeira responsável pelo transporte internacional de granéis exportados pelo Brasil sem favores creditícios ou fiscais. No que tange à importação de tais produtos, impõe a precedência para as embarcações de bandeira e registro brasileiros.

Continua, restringindo às embarcações nacionais o transporte de mercadorias nas navegações de cabotagem e interior, salvo casos de necessidade pública. Também, dispondo sobre as contabilizações de fretes de carga geral e ordenando que os serviços internacionais de transporte aquaviário sejam submetidos ao mesmo tratamento tributário dos bens e serviços exportados.

Em relação aos afretamentos, abordados a seguir, a proposição os admite nas formas total, parcial ou a casco nu, sempre precedidos, em se tratando de embarcações estrangeiras, de autorização do Ministério dos Transportes, que deverá observar as hipóteses nas quais, segundo o projeto, permite-se referido expediente.

Mais à frente, em capítulo especialmente voltado à regulação e ao controle das tarifas, as quais não admite o projeto sejam discriminatórias, surge mandamento no sentido de que os armadores envolvidos no transporte de carga geral registrem, obrigatoriamente, suas tarifas junto ao Ministério dos Transportes, para que as mesmas se tornem de conhecimento público. Ainda no capítulo em questão, alinha-se atitudes que não poderão ser tomadas pelas conferências de frete, acordos de cooperação ou quaisquer outras formas de associação de dois ou mais armadores.

Finalizando, a proposição discorre a respeito dos controles das cargas e dos fretes, das infrações e penalidades, concluindo com a manifestação de dispositivos de natureza geral e natureza transitória.

Projeto de Lei nº 1.125/95

Originária do Poder Executivo, a proposta em exame tem como mentores os Ministros da Marinha, dos Transportes e da Indústria, do Comércio e do Turismo. Sua finalidade é dispor sobre a ordenação do transporte aquaviário.

De início, o projeto vem tratar do âmbito de sua aplicação e das definições das expressões que em seguida empregará. Neste tópico, expõe os conceitos de afretamento a casco nu, afretamento por tempo, afretamento por viagem, armador brasileiro, embarcação brasileira, navegação de apoio, navegação de cabotagem, navegação interior, navegação de longo curso e suspensão provisória de bandeira. Naquele, limita os poderes da lei aos armadores e embarcações brasileiros, às embarcações estrangeiras afretadas por brasileiros e aos armadores e embarcações estrangeiros, quando amparados por acordos firmados pela União.

A seguir, estatui que poderão arvorar a bandeira brasileira as embarcações inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira, bem como as que estejam sob contrato de afretamento a casco nu, por armador brasileiro, e tenham procedido à suspensão provisória de bandeira no país de origem.

Adiante, estipula que nas embarcações de bandeira brasileira devem ser brasileiros o Comandante e o Chefe de Máquinas.

Prosseguindo, define que a exploração ou operação do transporte de mercadorias na navegação de longo curso e da navegação interior de percurso internacional é aberta aos armadores e embarcações de todos os países, desde que observados os acordos firmados pela União. No que respeita ao transporte de mercadorias nas navegações de cabotagem e interior de percurso nacional, a proposição permite o ingresso de embarcações estrangeiras, quando afretadas por armadores brasileiros.

Relativamente aos afretamentos, próximo item do projeto, faculta-se ao armador brasileiro contratar qualquer de suas modalidades, seja junto à embarcação nacional seja à estrangeira. A iniciativa, porém, condiciona o afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou tempo, para operar no transporte de mercadorias nas navegações de cabotagem, interior de percurso nacional e de apoio à inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo de porte adequados para o transporte pretendido

ou à constatação de interesse público, devidamente justificado, a par da autorização do órgão competente.

Tal autorização, continua a propositura, é dispensada quando se der o afretamento de embarcação de bandeira brasileira e de embarcação estrangeira para as navegações de longo curso ou interior de percurso internacional, bem assim quando ocorrer o afretamento de embarcação de bandeira brasileira ou estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, interior e de apoio.

Na seqüência, institui-se o Registro Especial Brasileiro, destinado a possibilitar a aplicação de normas especiais de caráter fiscal, aduaneiro, previdenciário, trabalhista e securitário às embarcações brasileiras, operadas por armadores brasileiros, que se destinarem à navegação de longo curso e interior de percurso internacional.

Manda o projeto, ainda, que a ordenação da direção civil do transporte aquaviário em situação de tensão, emergência ou guerra seja regulada pelo Poder Executivo.

Finalmente, revogam-se os Decretos-leis nº 666/69, 687/69 e 1.143/70.

Na Exposição de Motivos que acompanha o texto em análise, dá-se grande ênfase à importância do projeto, que poderia proporcionar substancial aumento da competitividade no transporte aquaviário, conseqüentemente, a redução de custos, além de não expor a frota nacional a uma concorrência desequilibrada com as empresas estrangeiras

São ainda expostas razões concernentes à adequabilidade ao mercado internacional, à remoção ou desburocratização de regras presentes no setor, à ampliação da concorrência entre os armadores nacionais e, por fim, ao reequilíbrio da matriz brasileira de transporte.

Aberto o prazo regimental, foram oferecidas 149 emendas à iniciativa

Projeto de Lei nº 1.302/95

De autoria do Deputado Miro Teixeira, o projeto em tela pretende regulamentar o transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e interior. Atem-se, portanto, ao parágrafo único do art. 178 da Constituição Federal.

A proposição inicia determinando que as embarcações estrangeiras, de bandeira de países com os quais o Brasil mantenha relações diplomáticas e comerciais, podem realizar transporte de mercadorias por cabotagem, até o máximo de 20% do volume total de mercadorias embarcadas nessa modalidade, percentual que poderá ser alterado por acordos efetivados no âmbito do Mercosul. Acrescenta que pelo menos dois terços da tripulação dessas embarcações deverá ser composta por brasileiros.

Em seguida, dispõe que o transporte de mercadorias na navegação interior será permitido às embarcações estrangeiras que, primeiro, pertençam a empresas com filiais no território nacional, segundo, ocupem pelo menos dois terços de mão-de-obra de brasileiros, terceiro, não ultrapassem a cota de 20% do volume total de mercadorias embarcadas nessa modalidade e, quarto, detenham prévia autorização dos Ministérios da Marinha e dos Transportes.

Por derradeiro, condiciona a operação de embarcação estrangeira na navegação de cabotagem e interior com finalidade turística ao cumprimento de todas as exigências relacionadas ao transporte de mercadorias, exceto a disposição referente à cota de carga.

Em sua justificação, o autor argúi que a participação de embarcações estrangeiras na cabotagem é episódica, visando apenas ao aproveitamento de um percurso. Daí, a razão pela qual, afirma, quase todos os países praticam a reserva de mercado na navegação de cabotagem. Acredita, também, que um processo de abertura à competição internacional poria em risco a existência das empresas nacionais e, até mesmo, a soberania do país.

Argumenta que a proposta de definir-se uma cota máxima de abertura ao capital estrangeiro, assim como de uma relação mínima de mão-de-obra nacional, tem como objetivo garantir a sobrevivência e o desenvolvimento da Marinha Mercante brasileira e de seus trabalhadores.

Aberto o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

Projeto de Lei nº 1.392

Iniciativa do Deputado José Carlos Vasconcellos, o projeto em causa tenciona regulamentar o art. 178 da Constituição Federal, no que diz respeito ao transporte aquaviário.

Principia, fixando os objetivos que deverão ser alcançados com a aprovação da lei, entre os quais se destacam o incentivo à Marinha Mercante e à construção naval do país, o aumento da competitividade internacional dos produtos brasileiros e a valorização do emprego dos recursos humanos dedicados à atividade aquaviária.

Em seguida, define conceitos relativos a diversas expressões que utilizará ao longo do texto legal, muitas delas não acolhidas na maioria dos demais projetos, como "tarifa", "proprietário", "conferência de frete" e "ação independente".

Ingressando em capítulo dedicado aos dispositivos pertinentes à regulação de bandeira, estabelece que o transporte marítimo internacional de carga geral do intercâmbio comercial brasileiro deverá se submeter aos acordos firmados com os respectivos parceiros ou, na inexistência desses acordos, ao princípio da reciprocidade, reservando-se, nesse caso, um máximo de 20% da receita total de fretes por ano a embarcações de terceira bandeira.

Prossegue, determinando que o transporte de mercadorias importadas por qualquer esfera da Administração Pública, com favores desta, com financiamento de instituição oficial de crédito ou com o auxílio de financiamento externo à União, Estados ou Municípios seja feito obrigatoriamente por navio de bandeira brasileira.

Continua, assentando que as navegações de cabotagem, interior e portuária são privativas de embarcações nacionais, excetuadas as de caráter turístico e de passageiro.

Adentrando capítulo referente à competitividade, decreta que a atividade de Marinha Mercante é estratégica, nos termos do art. 171 da Constituição Federal. Firma, ainda, que os fretes produzidos por embarcações brasileiras terão os mesmos tratamentos fiscais assegurados aos bens exportados produzidos no país, além de não mais poderem constituir base de cálculo para a incidência de imposto de importação. Prevê, outrossim, que as empresas brasileiras possam ser registradas em outro país, para efeitos estritamente trabalhistas e fiscais, em adição ao Registro Brasileiro, desde que suas embarcações tenham sido construídas no Brasil, mantenham tripulação brasileira e se submetam às normas de segurança da navegação emanadas do Governo Brasileiro.

Adiante, trata das conferências de frete e da obrigatoriedade de registrarem suas tarifas junto ao Ministério dos Transportes. Também, da necessidade do citado Ministério coibir a prática do *dumping* pelos cartéis internacionais. Acrescenta, em seguida, que sobre os fretes produzidos por navios estrangeiros, não pertencentes a países do

Mercosul, no transporte desse mercado comum, incidirá um Imposto de Importação com alíquota idêntica à Tarifa Externa Comum ao Mercosul.

Passando a dispor sobre os afretamentos, permite que as empresas brasileiras de navegação deles se utilizem, não importando a forma dos mesmos e a origem da embarcação. Com relação ao afretamento de embarcações estrangeiras, todavia, são elencadas algumas hipóteses cuja ocorrência é essencial para que se permita dito afretamento.

Finalmente, ordena que as tarifas dos terminais e das instalações portuárias aplicadas aos navios brasileiros que operam na cabotagem sofram uma redução de 80% dos valores estipulados nas tabelas em vigor.

Justificando sua iniciativa, o autor enumera alguns objetivos que nortearam a feitura do texto em exame. Seriam dois dos mais importantes deles a desoneração da atividade da Marinha Mercante Brasileira, de modo a aproximar suas condições de competitividade às dos seus concorrentes estrangeiros, e o estabelecimento de regras para a participação de navios estrangeiros nos tráfegos gerados pelo País, de maneira a impedir que os mega-transportadores internacionais organizem cartel e passem a gerar aumentos absurdos e descontrolados dos fretes.

Aberto o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

Emendas

Um total de cento e cinqüenta emendas foram encaminhadas a esta Comissão Especial, cento e quarenta e nove delas ao Projeto de Lei nº 1.125/95 e uma ao Projeto de Lei nº 846/95. Passa-se à relação das mesmas, por Deputado:

EMENDAS	DEPUTADOS
Nº 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14	Eduardo Mascarenhas e Márcio Fortes
Nº 15,16,17,18,19,20,21	Sérgio Barcellos
Nº 22,23,134	Jandira Feghali
Nº 24,25,26,27,28,29,30,31,32,33,34,35,135	Socorro Gomes
Nº 36,37,38,39,40,41,42,43,81	Carlos Santana
Nº 44,45,46,47,48,49,50,51,52	Jair Bolsonaro
Nº 53	José Carlos Vieira
Nº 54,61	Telma de Souza
Nº 55,56,57,58,59,60	Gervásio de Oliveira

Nº 62,63,64,65	Rubem Medina
Nº 66,67	Eduardo Mascarenhas
Nº 68,69,70,71,72,73,74,75,76,77,78,79,80	João Cóser
Nº 82	Marcelo Barbieri
Nº 83,84,85,86,87,88,89,90,91,92,93,94,95,121	Yeda Crusius
Nº 96,97,98	Roberto Campos
Nº 99,100,101,102,103,104,105,106,107,108,109, 110,111,112,113,114,115	Philemon Rodrigues
Nº 116,117,118,119,120	Mário Negromonte
Nº122,123,124,125,126,127	Elton Rohnelt
Nº 128,129,130,131,132,133	Ayrton Xerez
Nº 136,137,138,139,140,141,142,143,144,145,146, 147,148,149,150	Moreira Franco

Observação: a emenda nº 56 foi retirada a pedido do autor, o Deputado Gervásio de Oliveira

Comissão

Criada nos termos do § 2º do Regimento Interno, instalou-se a Comissão Especial destinada a apreciar e proferir parecer sobre o Projeto de Lei nº 846, de 1995, da Deputada Socorro Gomes, e seus apensados, aos dezesseis dias do mês de março de 1996 com a seguinte composição: **Presidente** - Deputado Alberto Silva; **Primeiro Vice-Presidente** - Deputado Genésio Bernardino; **Segundo Vice-Presidente** - Deputado Fausto Martello; **Terceiro Vice-Presidente** - Deputado Leônidas Cristino; Relator - Deputado José Carlos Aleluia; **demais titulares** - Deputado Chico da Princesa, Deputado José Carlos Coutinho, Deputado José Carlos Vieira, Deputado Lael Varella, Deputado Philemon Rodrigues, Deputado Sérgio Barcelos, Deputado João Thomé Mestrinho, Deputado José Pinotti, Deputado Mário Martins, Deputado Moreira Franco, Deputado Benedito Guimarães, Deputado Fetter Júnior, Deputado Jair Bolsonaro, Deputado José Egydio, Deputado Pauderney Avelino, Deputado Eduardo Mascarenhas, Deputado Márcio Fortes, Deputado Mário Negromonte, Deputada Yeda Crusius, Deputado Carlos Santana, Deputado João Coser, Deputada Telma de Souza, Deputado Miro Teixeira, Deputado Gervásio Oliveira e Deputada Socorro Gomes; **suplentes** - Deputado Eliseu Moura, Deputado Hugo Lagranha, Deputado João Iensen, Deputado Magno Bacelar, Deputado Mauro Fecury, Deputado Mauro Lopes, Deputado Rubem Medina, Deputado Antônio Brasil, Deputado Marcelo Teixeira, Deputado Oscar Andrade, Deputado Zaire Rezende, Deputado Cunha Lima, Deputado Eujácio Simões, Deputado João Pizzolatti, Deputado Júlio Redecker, Deputado Laprovita Vieira, Deputado Ushitaro Kamia, Deputado Jorge Anders, Deputado Koyu Iha, Deputado Luiz Carlos Hauly, Deputado Roberto Rocha, Deputado Arlindo Chinaglia, Deputado José Maurício, Deputado Pedro Valadares e Deputada Jandira Feghali.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Reuniões

DATA	HISTÓRICO
07-05-96	1ª Reunião - Instalação e eleição do Presidente e dos Vice-Presidentes
14-05-96	2ª Reunião - Elaboração do cronograma dos trabalhos
21-05-96	3ª Reunião - Elaboração do cronograma dos trabalhos
28-05-96	4ª Reunião - Audiência pública, com os seguintes convidados: Carlos Alberto V. da Nóbrega, Presidente da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT; Ricardo Arieira, Presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Angra dos Reis; Manuel Ribeiro Gonçalves e Nobuo Oguri, Presidente e Conselheiro de Administração da EISA - Estaleiros Ilha S/A
30-05-96	5ª Reunião - Audiência pública, com os seguintes convidados: Carlos Augusto Carvalho, Vice-Presidente da Associação de Armadores Brasileiros - AAB; Cláudio Decourt, Vice-Presidente do Sindicato nacional das Empresas de Navegação marítima - SYNDARMA
04-06-96	6ª Reunião - Audiência pública, com os seguintes convidados: José Carlos Gomes Carvalho, representante da Confederação Nacional da Indústria - CNI; Tiago de Moraes, Diretor da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem
11-06-96	7ª Reunião - Audiência pública, com os seguintes convidados: Amaral Figueiredo, Presidente da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval - SOBENA; Meton Soares Júnior, Presidente da Seção IV, Aquaviários, da Confederação Nacional dos Transportes - CNT
13-06-96	8ª Reunião - Audiência pública, com o seguinte convidado: Almirante de Esquadra César Rodrigues Pereira, Ministro de Estado da Marinha
18-06-96	9ª Reunião - Audiência pública, com os seguintes convidados: Almirante de Esquadra Henrique Sabóia, Presidente da Vale do Rio Doce Navegação S/A - DOCENAVE; Mário Abad, Coordenador Geral de Transporte da Secretaria de Política Industrial do Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo
19-06-96	10ª Reunião, com o seguinte convidado: Severino Almeida Filho, Presidente do Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica e de Práticos de Portos da Marinha Mercante
20-06-96	11ª Reunião - Audiência pública, com o seguinte convidado: Deputado Odacir Klein, MInistro de Estado dos Transportes
25-06-96	12ª Reunião - Audiência pública, com os seguintes convidados: Fernando Perrone, Diretor de Infra-Estrutura do BNDES; Contra-Almirante José Ribamar Miranda Dias, Secretário- Executivo do Grupo Executivo para Modernização dos Portos - GEMPO; Francisco José Wlasek, Presidente da Metalnave S/A.; Comandante Ronaldo Cevidanes, Superintendente da Frota Nacional de Petroleiros - FRONAPE
26-06-96	13ª Reunião - Audiência pública, com o seguinte convidado: Washington Barbeito, Presidente da Transroll Navegação S/A.
02-07-96	14ª Reunião - Audiência pública, com o seguinte convidado: Evandro Pedro Pinto, Assessor Especial do Secretário da Receita Federal

2 - VOTO DO RELATOR

As audiências públicas promovidas por esta Comissão Especial, à exemplo do que já havia ocorrido na oportunidade da revisão do artigo 178 da Constituição da República, trouxeram-nos a absoluta certeza de que a Marinha Mercante brasileira, e, por conseqüência, os demais segmentos da chamada indústria marítima, não sobreviverão por muito tempo se o País permanecer negligenciando a elaboração e implementação de uma moderna política de desenvolvimento para o setor.

O risco parece ser tão iminente que o Vice-Presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima - SYNDARMA, Sr. Cláudio Décourt, declarou-nos que em cinco anos o Brasil deixará de contar com uma frota própria para o transporte marítimo, se mantidas as atuais condições. E quais seriam tais condições, estas que têm conduzido ao encolhimento da participação da bandeira brasileira no transporte de nosso comércio exterior, à enorme diminuição da tonelagem da frota própria, ao envelhecimento e obsolescência dos navios em operação, à extinção do transporte de carga geral na navegação de cabotagem, ao desemprego de trabalhadores marítimos e à estagnação dos estaleiros nacionais? Embora nem sempre semelhantes os juízos, elas se revelam principalmente nos altos custos operacionais e de capital que se abatem sobre o armador brasileiro. Estes, determinados pelo preço de construção do navio, pelas condições de pagamento e financiamento e pelo cumprimento das cláusulas do contrato que estabelecem os prazos e obrigações relativas à construção. Aqueles, pelas despesas efetuadas com pessoal, inclusive encargos trabalhistas, com manutenção e reparos, já que não constituem atribuições inerentes ao serviço dos marítimos brasileiros, e com materiais, lubrificantes, combustíveis e seguros, via de regra, obtidos a preços superiores aos que se encontram à disposição de embarcações estrangeiras, não esquecidos os dispêndios com a própria administração da atividade. Subsidiariamente, contribuem para conformar a precária situação de sustentabilidade das empresas de navegação o renitente e superado modelo de administração portuária, especialmente perverso para o transporte da carga geral na cabotagem, a imposição de tributos sobre o frete gerado por embarcação nacional no comércio exterior e a virtual inoperância dos mecanismos de financiamento. Afinal, é bom que se diga, a maioria desses problemas teve origem na ausência de estratégia para a inserção, de maneira competitiva, da Marinha Mercante brasileira no disputado mercado mundial de fretes, após desencadeado o processo de desregulamentação que aboliu o excesso de protecionismo com que se agraciava o armador nacional.

À luz das novas disposições constitucionais relativas ao transporte aquaviário, vigentes desde a aprovação da Proposta de Emenda à Constituição nº 7, de 1995, cinco projetos de lei foram apresentados, presumidamente, com o intuito de se iniciar o estabelecimento de uma futura ordem legal que permita o soerguimento do setor.

Do exame dessas iniciativas, constata-se, de pronto, que duas delas, de autoria da Deputada Socorro Gomes e do Deputado Miro Teixeira, têm limitada repercussão porquanto restritas à regulamentação do transporte de mercadorias nas navegações de cabotagem e interior. Entendemos que não foi objetivo da Emenda Constitucional nº 7 exigir que lei específica viesse a tratar dessa questão, senão que, na lei que dispusesse sobre a ordenação do transporte aquático, ficassem estabelecidas as condições em que tal transporte poderia ser efetuado por embarcação estrangeira. A par disso, parece-nos que as duas proposituras, seja na fixação de critérios rígidos, em uma, ou na imposição de uma cota aleatória, em outra, para participação de outras bandeiras nos tráfegos de cabotagem não alcançam o desejado grau de flexibilidade no tratamento da relativa reserva de mercado que se consubstanciou com a já referida Emenda Constitucional nº 7.

Outros dois projetos, um proposto pelo Deputado Laprovita Vieira, outro pelo Deputado José Santana de Vasconcellos, conquanto compatíveis com a abrangência exigida pela matéria, trazem em seu arcabouço princípios antes já defendidos pelo Projeto de Lei nº 3.324/92, de autoria do ex-Deputado Luiz Salomão, arquivado ao término da última legislatura sem que tivesse conseguido propor um conjunto de soluções mais eficaz do que o adotado pelo País ao longo do período de implantação de sua indústria marítima. Além de promoverem o aumento da intervenção estatal, reeditam o expediente da reserva de carga como mola propulsora do desenvolvimento setorial, esquecendo-se dos malefícios já comprovadamente impingidos aos demais setores da economia.

Resta, portanto, a iniciativa encaminhada pelo Poder Executivo, elaborada a partir da conjunção de esforços dos Ministérios da Marinha, dos Transportes e da Indústria, do Comércio e do Turismo.

Sobre esta propositura, em virtude de procurar o instrumento da competitividade, cânone sobre o qual terá que se pautar a recuperação da Marinha Mercante brasileira, devem se concentrar os trabalhos de elaboração de um texto legal que contemple soluções apropriadas para o setor.

Partindo dessa premissa, julgamos que o Projeto de Lei nº 1.125/95, embora represente avanço indubitável em relação ao ordenamento vigente, é ainda incapaz de

propiciar o surgimento imediato de um ambiente de competição no qual o armador brasileiro possa se sustentar sem o protecionismo do Estado. Aliás, a maioria dos convidados que se pronunciaram nesta Comissão foi categórica ao afirmar que a propositura em tela merecia ajustes, que sua entrada em vigor poderia resultar relativamente inócua se não lhe fossem acrescentados dispositivos capazes de reverter em curto espaço de tempo a forte tendência da armação nacional para o ocaso.

Também esta relatoria não se conforma com a resolução parcial dos problemas. A urgência e a gravidade da situação reclamam medidas ousadas, ainda que, porventura, paliativas. A enorme contribuição advinda do conjunto de emendas propostas pelos Deputados membros desta Comissão e das sugestões dos que aqui expuseram seu ponto de vista a respeito da matéria deu-nos a coragem e o entendimento necessários para encaminharmos à apreciação deste Plenário, convictos de sua importância, o substitutivo em anexo, o qual passamos a comentar.

Iniciemos com o capítulo II, das definições. Aqui, no conceito de afretamento por tempo, acatamos as emendas nº 10,52,83 e 136, a fim de fazer valer a hipótese de afretamento de apenas parte da embarcação, para o transporte de mercadorias, como já se verifica internacionalmente. Com a inclusão da definição de empresa brasileira de navegação, acatamos parcialmente a emenda nº 123, deixando com que a definição de armador brasileiro passe a ter seu real significado, como já se verifica na legislação existente. No conceito de navegação de cabotagem, acatamos a emenda nº 138, que lhe confere maior abrangência e, como dito na justificação da proposição acessória, racionalizará o transporte marítimo-fluvial quando houver condições de ser prestado por uma única embarcação. Finalmente, acatando as emendas nº 09,49,59 e 84, introduzimos a definição de frete aquaviário internacional, já que só assim será possível distingui-lo com o tratamento fiscal e os incentivos concedidos às mercadorias exportadas.

Ainda no âmbito do capítulo II, cumpre destacar a rejeição de alguns conjuntos de emendas. O primeiro deles diz respeito à supressão do conceito de suspensão provisória de bandeira, a qual constitui condição para que seja concretizado o afretamento a casco nu. Na prática, portanto, tratam as emendas em caso de inviabilizar esse tipo de afretamento, que constitui uma nova alternativa, principalmente enquanto não reformulada a política de apoio à construção naval, para a aquisição de embarcações sob condições de prazo e custo mais favoráveis. Parece-nos, inclusive, que tal espécie de afretamento permitiria que empresas estrangeiras de navegação se instalassem mais rapidamente no País, gerando investimentos e postos de trabalho, além de ajudarem a elevar os padrões de competitividade interna presentes no setor. Apenas uma ressalva fazemos a esse novo

instituto: o afretamento de embarcações a casco nu deve ter como contrapartida o investimento na produção local de embarcações ou se corre o risco de ver o país invadido por um sem número de empresas com interesse puramente imediatista, promovendo concorrência desleal com empresas que já assumiram grandes ônus financeiros em virtude da contratação de embarcações junto a estaleiros nacionais.

Outro conjunto de emendas com o qual não concordamos é o que tem por finalidade desmembrar o conceito de navegação de apoio, criando os de navegação de apoio marítimo e navegação de apoio portuário, a fim de que, nesta última, prevaleça a reserva de mercado para embarcações nacionais. Talvez se esteja esquecendo que armadores estrangeiros não poderão operar indiscriminadamente na navegação de apoio, muito pelo contrário, já que os afretamentos por tempo e por viagem deverão se dar sob circunstâncias específicas. Ademais, é o próprio Ministério da Marinha, maior interessado na preservação de aspectos relativos à segurança nacional, quem não fez objeção, no corpo da lei, ao tratamento igualitário conferido às duas modalidades de navegação.

Por fim, várias emendas tencionavam definir a navegação do Mercosul e do Tratado de Cooperação Amazônico, forma de, mais adiante, vincular o regime destes tráfegos ao que ficasse decidido no âmbito dos respectivos tratados. Ora, nos parece uma preocupação infundada na medida em que os Tratados tem precedência em relação à legislação ordinária do País. Se na esfera de tais tratados se decidir por regimes de navegação diferenciados, e o Congresso Nacional não se opuser, estes regimes prevalecerão.

Antes de passar para o capítulo IV, da tripulação, cabe reiterar que as emendas tendentes à excluir a possibilidade de que embarcação afretada a casco nu arvore a bandeira brasileira, dispositivo do capítulo III, não puderam ser aceitas, pelos motivos já expostos.

Artigo inicialmente bastante controverso, o que determinava serem brasileiros apenas o Comandante e o Chefe de Máquinas, nas embarcações de bandeira brasileira, foi objeto de diversas emendas - nº 06,48,61,68,81,88,134,135 e 141, com as quais concordamos parcialmente. Com efeito, tais funções só são passíveis de serem atingidas mediante longo período de ascensão profissional, período esse que não restaria necessariamente garantido aos que passassem a ingressar na carreira, pelo simples fato de que estaria facultado o uso exclusivo de marítimos estrangeiros. De outra parte, cremos ser por demais impositivo o estabelecimento da relação pretendida pelas emendas. Nosso juízo é que o órgão competente, capaz de averiguar a situação da oferta e demanda dos serviços prestados pelos marítimos, terá melhores instrumentos para definir qual parcela da tripulação caberá a brasileiros, podendo redefinir tal parcela de acordo com novas circunstâncias. Nunca é demais lembrar,

ainda, que a própria Marinha de Guerra é quem possibilita a instrução dos profissionais da Marinha Mercante, sendo sabedora, portanto, da importância desse grupo de trabalhadores.

No capítulo V, dos regimes de navegação, convém salientar desde logo que todas as emendas direcionadas a tornar privativa de embarcação brasileira qualquer segmento do transporte aquaviário foram imediatamente desconsideradas por esta relatoria, vez que vão de encontro ao princípio da competitividade, norte das medidas que procuramos adotar neste substitutivo. Exceção seja feita ao transporte de mercadorias que tenham como origem ou destino países que pratiquem, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício governamental, prescrição de cargas de exportação ou importação em favor de navio de sua bandeira, caso em que continuará a prevalecer os mandamentos do Decreto-lei nº 666, de 1969. Essa posição visa a, principalmente, manter em mãos do governo brasileiro instrumento de negociação no foro da Organização Mundial do Comércio. Todas as outras cargas hoje destinadas exclusivamente à bandeira brasileira, mesmo quando o parceiro comercial não pratica protecionismo para sua marinha mercante, estarão disponíveis para embarque em qualquer navio que ofereça fretes mais competitivos. Isto permitirá a eliminação de muitas distorções na política industrial brasileira, ocasionadas pela anulação de parte do efeito das isenções fiscais propostas, advinda do pagamento de fretes majorados pela existência de ambiente alheio à competição. A par disso, serão efetivamente reduzidos os custos burocráticos do setor, dado que se reduzirá a emissão de *waivers*, procedimento necessário quando não existe embarcação brasileira em posição para efetuar o transporte considerado privativo. Diante do que foi dito, consideramos parcialmente acolhidas as emendas nº 01,95,113 e 133, que propunham a manutenção do Decreto-lei nº 666/69 e de seu complementar, Decreto-lei nº 687/69.

No mesmo capítulo, precisou ser tratada uma questão que, a princípio, parece ter sido esquecida quando da elaboração do projeto. Referimo-nos ao transporte aquaviário regular de passageiros, o qual, muitos alegam, estaria à mercê do armador estrangeiro se não explicitado o seu regime. De fato, muitas emendas procuraram garantir que o transporte regular, não o de caráter turístico, estivesse a cargo de brasileiros, sempre fazendo incluir dispositivo com essa expressa intenção. A resolução do problema, no entanto, nos parece mais fácil: reside na redação do art. 7º. Basta que, à exemplo do texto da emenda constitucional nº 7, se diga que as embarcações estrangeiras somente poderão participar **da** (grifo nosso) navegação interior, e conseqüentemente do transporte regular de passageiros, se atendidas as condições impostas pelos artigos 9º e 10 da lei. Como está, a redação dá a entender que as condições impostas pelos mencionados artigos apenas têm alcance no transporte de mercadorias na navegação interior. Com essa correção, acreditamos estarem parcialmente contempladas as emendas nº 18,30,43 e 80, bem como acatada a de nº 143.

No capítulo VI, dos afretamentos de embarcações, inicialmente promovemos ajuste na redação do *caput* do art. 9°, de maneira a que este dispositivo não fizesse retomar a confusão gerada pela redação original do art. 7°, a que acima nos referimos.

Também no mesmo artigo, contemplamos outra situação na qual será possível realizar-se o afretamento de embarcação estrangeira por viagem e por tempo. Essa flexibilização visa a permitir que haja permanente disponibilidade de embarcação para atuar na navegação de cabotagem e a estimular o armador que tenha investido recursos na construção de navio, foco do proposto inciso III - pelo que entendemos parcialmente contempladas as emendas n° 14,90,108 e 150.

Cumpre notar, ainda no que diz respeito ao capítulo VI, que não julgamos procedentes diversas emendas cuja finalidade era obrigar que houvesse a anuência do órgão competente na hipótese de afretamento a casco nu. Nossa opinião é que impedir o armador de realizar esse tipo de afretamento, que já lhe custaria bem mais do que qualquer dos demais, é uma obstrução ao acesso de instrumento essencial para o livre exercício de sua atividade econômica. Esse poder de veto, criado com delegação de ainda maior poder de intervenção do Governo no setor, reafirmamos, é uma ameaça à liberdade de planejamento da qual devem desfrutar os que investem no transporte marítimo.

Ingressando no capítulo VII, do apoio ao desenvolvimento da Marinha Mercante, nos deparamos com o dispositivo mais importante do projeto enviado pelo Poder Executivo: o que institui o Registro Especial Brasileiro. Sua implementação é essencial para que se proporcione ao armador brasileiro reais condições de competitividade, condições que já usufruem armadores de países que adotaram dispositivo semelhante ao REB. Entretanto, parece patente que a efetiva criação do REB demandará diversas negociações com todos os setores que se virem atingidos com a aplicação de normas especiais conferidas às embarcações brasileiras. Óbvio que o tempo para a criação do Registro é uma variável sobre a qual não temos inteiro controle. Poderá se passar poucos meses, como de forma otimista previu Sua Excelência, o Ministro da Marinha, poderão se passar outros tantos, como mais realisticamente previram diversos expositores e parlamentares desta Comissão. Daí, a necessidade de uma medida pragmática, urgente, transitória mesmo, que assuma o papel de uma eventual ponte de ligação entre o momento caótico atual e o período a partir do qual estará vigorando o Registro Especial Brasileiro. Essa medida, que recebeu defesa quase unânime neste Plenário, é a permissão para que as embarcações brasileiras sejam transferidas para subsidiárias integrais no exterior de empresas brasileiras de navegação, podendo então desfrutarem dos mesmos benefícios que estão ao alcance da bandeira de conveniência.

COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES - CD
17

Assumindo como válida essa postura, conseqüentemente acatando parcialmente as emendas nº 03, 92, 96, 110, 122 e 146, esta relatoria reconhece também que a implementação do REB é a solução definitiva para que se diminua o ônus operacional incidente sobre a bandeira brasileira, devendo cessar, quando de sua efetivação, a qualquer estímulo às embarcações que permaneçam sob o controle de subsidiária integral no exterior. (Esta hipótese, é bom que se diga, só se tornará possível caso o Poder Executivo não promova em tempo hábil - 180 dias - a regulamentação do REB. Assim o fazendo, não será permitida a transferência nos moldes em que preconiza o art. 18 do projeto). Acreditamos, inclusive, que o Registro Especial deve ser extensivo às embarcações que operem nas navegações de cabotagem e interior, maneira de contrabalançar os inúmeros estímulos e subsídios já conferidos ao setor rodoviário, claramente hipertrofiado quando se observa sua participação na matriz de transporte brasileira. Tal recomendação encontra-se nas emendas nº 11, 118 e 145, todas acatadas.

Ainda no que tange à possibilidade de transferência das embarcações brasileiras para subsidiárias integrais no exterior de empresa brasileira, dois aspectos foram bastante discutidos: o retorno das embarcações em situação de conflito, como apoio à Marinha de Guerra, e o destino da receita dos fretes pagos à embarcação pertencente à subsidiária. O primeiro item, esta relatoria confessa, é de difícil equacionamento e talvez seja o risco que o País tenha que transitoriamente correr para ter renascida sua frota mercante, caso não se promova a rápida regulamentação do REB; o segundo não nos preocupa na medida em que confiamos na recuperação e na estabilidade econômica brasileira, ambiente no qual é improvável que um armador nacional, com negócios concentrados no País, deixe de investir no fortalecimento de seu grupo empresarial, que continua a ter sede no Brasil.

Outro relevante ponto, no que concerne às subsidiárias integrais, fizemos incorporar em nosso substitutivo: é a previsão de que embarcações construídas no Brasil e exportadas ou transferidas para aquelas empresas gozem dos incentivos legais referentes à exportação de bens. Encontram-se contempladas, dessa forma, as emendas nº 02, 62, 93,97 e 111.

Permanecendo no capítulo VII, acatamos parcialmente as emendas nº 67, 115, 127, 128 e 149, que pretendem atribuir condições mais favoráveis para o funcionamento da navegação de cabotagem no País, através da reserva de áreas portuárias para esse tipo de tráfego, nas quais seja franqueado o emprego de mão-de-obra própria do armador e limitado o valor da tarifa portuária a ser aplicada.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Com respeito ao capítulo VIII, das infrações e sanções, promovemos alteração movidos por sugestão do próprio Ministério da Marinha, que reconheceu ser a redação original do art.12 incapaz de dar atendimento a todas as situações irregulares que possam vir a ocorrer em função do descumprimento da lei.

Finalmente, no capítulo dedicado às disposições finais, acrescentamos dispositivo que retira o frete aquaviário internacional, produzido por embarcação brasileira, da base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil. Essa, foi providência reclamada por quase todos os convidados que compareceram a esta Comissão e motivo das emendas, agora acatadas, nº 12,94,98,112,126 e 148.

Diante de todo o exposto, voto pela rejeição dos Projetos de Lei nº 846, de 1995; nº 907, de 1995, nº 1.302, de 1995 e nº 1.392, de 1995; e pela aprovação, nos termos do substitutivo em anexo, do Projeto de Lei nº 1.125, de 1995.

Deputado José Carlos Aleluia
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.125, DE 1995

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Capítulo I

Do Âmbito da Aplicação

Art. 1º Esta lei se aplica:

I - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações brasileiras;

II - às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros;

III - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações estrangeiras, quando amparados por acordos firmados pela União;

Parágrafo único. Excetuam-se do disposto neste artigo:

I - os navios de guerra e de Estado que não estejam empregados em atividades comerciais;

II - as embarcações de esporte e recreio;

III - as embarcações de turismo;

IV - as embarcações de pesca;

V - as embarcações de pesquisa.

Capítulo II

Das Definições

Art. 2º Para os efeitos desta lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o Comandante e a tripulação;

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado;

III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;

IV - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial;

V - empresa brasileira de navegação: pessoa jurídica constituida segundo as leis brasileiras, com sede no país, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente;

VI - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;

VII - navegação de apoio: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações marítimas;

VIII - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

IX - navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;

X - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

XI - suspensão provisória de bandeira: ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país;

XII - frete aquaviário internacional: mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzida por embarcação.

Capítulo III

Da Bandeira das Embarcações

Art. 3º Terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações:

I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira;

II - sob contrato de afretamento a casco nu, por empresa brasileira de navegação, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem.

Capítulo IV

Da Tripulação

Art. 4º Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante, o Chefe de Máquinas e uma parcela da tripulação a ser definida pelo Poder Executivo.

Capítulo V

Dos Regimes da Navegação

Art. 5º A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo curso é aberta aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

§ 1º As disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, só se aplicam às cargas que tenham como origem ou destino países que pratiquem, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício, subsídio ou favor governamental, prescrição de cargas de exportação ou importação em favor de navio de sua bandeira.

§ 2º Para os efeitos previstos no parágrafo anterior, o Poder Executivo manterá, em caráter permanente, a relação dos países que estabelecem proteção às suas bandeiras.

§ 3º O Poder Executivo poderá suspender a aplicação das disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, quando comprovada a inexistência ou indisponibilidade de embarcações operadas por empresas brasileiras de navegação, do tipo e porte adequados ao transporte pretendido, ou quando estas não oferecerem condições de preço e prazo compatíveis com o mercado internacional.

Art. 6º A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta às empresas de navegação e embarcações de todos os países, exclusivamente na forma dos acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Art. 7º As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos artigos 9º e 10 desta lei.

Parágrafo único. O governo brasileiro poderá celebrar acordos internacionais que permitam a participação de embarcações estrangeiras nas navegações referidas no *caput*, mesmo quando não afretadas por empresas brasileiras de navegação, desde que idêntico privilégio seja conferido à bandeira brasileira nos outros Estados contratantes.

Capítulo VI

Dos Afretamentos de Embarcações

Art. 8º A empresa brasileira de navegação poderá fretar ou afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu.

Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem, bem como na navegação de apoio, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

I - quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;

II - quando verificado interesse público, devidamente justificado.

III - quando em substituição a embarcações em construção, com contrato em vigor, enquanto durar a construção, por período máximo de 36 (trinta e seis) meses, até o limite:

a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcações de carga;

b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

IV - quando as condições de preço e prazo do transporte ou apoio realizado por embarcação de bandeira brasileira não forem competitivas, a critério do órgão competente, com as oferecidas por embarcação estrangeira.

Art. 10. Independe de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira e de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

II - de bandeira brasileira para a navegação de cabotagem, interior e de apoio;

III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio.

Parágrafo único. O afretamento disposto no inciso III deste artigo fica limitado à tonelagem de porte bruto das embarcações, ainda que em construção, de propriedade da empresa contratante.

Capítulo VII

Do Apoio ao Desenvolvimento da Marinha Mercante

Art. 11. Fica instituído o Registro Especial Brasileiro - REB, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação.

§ 1º O financiamento à empresa brasileira de navegação, com recursos do Fundo da Marinha Mercante, para construção , conversão, modernização e reparação de embarcação pré-registrada ou registrada no REB contará com taxas e encargos não superiores aos das embarcações destinadas à exportação.

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

§ 3º Fica a receita do frete de mercadorias transportadas entre o país e o exterior pelas embarcações registradas no REB isenta das contribuições para o PIS e o COFINS.

§ 4º Não são aplicáveis ao REB as atuais condições estabelecidas por convenções e acordos coletivos de trabalho das tripulações de embarcações de bandeira brasileira.

§ 5º Deverão ser celebrados novas convenções e acordos coletivos de trabalho para as tripulações das embarcações registradas no REB, os quais terão por objetivo preservar condições de competitividade com o mercado internacional.

§ 6º. Nas embarcações registradas no REB serão necessariamente brasileiros apenas o Comandante e o Chefe de Máquinas.

§ 7º O frete aquaviário internacional, produzido por embarcação de bandeira brasileira registrada no REB, não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil.

§ 8º As embarcações inscritas no REB ficam isentas do recolhimento de taxa para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo.

§ 9º A construção, conservação, modernização e o reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB serão, para todos os efeitos legais e fiscais, equiparadas à operação de exportação.

§ 10. A inscrição no REB será feita no Tribunal Marítimo e não suprime, sendo complementar, o registro de propriedade marítima, conforme dispõe a Lei nº 7.562, de 3 de fevereiro de 1988.

§ 11. Caberá ao Poder Executivo regulamentar o REB, estabelecendo as normas complementares necessárias ao seu funcionamento e as condições para a inscrição de embarcações e seu cancelamento.

Art. 12. Nos portos públicos organizados, o armador brasileiro gozará do direito de efetuar, com pessoal próprio ou através de seu operador potuário, as operações portuárias de recebimento, estocagem, embarque, desembarque e entrega de cargas, assim como as de estiva, conferência, conserto e vigilância, quando se tratar de embarcação de bandeira brasileira especificamente empregada no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou no âmbito do MERCOSUL.

§ 1º Caso o armador requeira serviços de um operador portuário, este deverá requisitar ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra - OGMO a mão-de-obra avulsa suplementar, respeitando-se a remuneração individual vigente para cada trabalhador requisitado, independentemente do número mínimo por terno, acordado com o sindicato de classe, para as operações com embarcações de longo curso.

§ 2º Quando exercido o direito a que se refere o *caput* deste artigo, a totalidade das tarifas portuárias, aí incluídas as taxas de atracação e desatracação, terão o seu valor limitado a 2% (dois por cento) do frete marítimo líquido cobrado pelo armador, em cada um dos pontos de embarque e desembarque de cargas.

Art. 13. São extensivos às embarcações que operam na navegação de cabotagem os preços de combustível cobrados às embarcações de longo curso.

Art 14. Fica dispensado da contratação de prático o Comandante de embarcação destinada à navegação de cabotagem que, em período anterior, de no máximo 12 (doze) meses, tiver operado em determinado porto ou canal por mais de 5 (cinco) vezes.

Art. 15. O Poder Executivo destinará, através de regulamento, um percentual do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, a título de compensação pela perda de receita imposta pelo § 8º do Art. 11 desta lei.

Art. 16. Destinar-se-á ao Fundo da Marinha Mercante - FMM 100% (cem por cento) do produto da arrecadação do AFRMM recolhido por empresa brasileira de navegação, operando embarcação estrangeira afretada a casco nu.

Parágrafo único. Quando gerado por embarcação estrangeira afretada a casco nu em substituição a embarcação de tipo e porte semelhante em construção ou reparação em estaleiro brasileiro, o AFRMM terá, por um período máximo de 36 (trinta e

seis) meses, contados da data da assinatura do contrato de construção ou reparação, a mesma destinação do produzido por embarcação de registro brasileiro.

Capítulo VIII

Das Infrações e Sanções

Art. 17. A inobservância do disposto nesta lei sujeita o infrator às seguintes sanções:

I - multa, no valor de até R$ 10,00 (dez reais) por tonelada de arqueação bruta da embarcação;

II - suspensão da autorização para operar, por prazo de até seis meses.

Capítulo IX

Das Disposições Transitórias

Art. 18. Caso o Registro Especial Brasileiro não seja regulamentado no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da data de publicação desta lei, será admitida, até que esteja regulamentado o REB, a transferência ou exportação de embarcação inscrita no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de empresa brasileira, para a sua subsidiária integral no exterior, atendidas, no caso daquelas ainda não quitadas, as seguintes exigências:

I - manutenção, em nome da empresa brasileira, do financiamento vinculado à embarcação, da mesma forma que novas solicitações de recursos;

II - constituição, no país de registro da embarcação, de hipoteca a favor do credor no Brasil;

III - prestação de fiança adicional, pela subsidiária integral, para o financiamento de que trata o inciso I deste artigo.

§ 1º As embarcações transferidas ou exportadas para as subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de empresas brasileiras gozarão dos mesmos direitos das embarcações de bandeira brasileira, desde que:

I - sejam brasileiros o seu Comandante e seu Chefe de Máquinas;

II - sejam observados, no relacionamento trabalhista com as respectivas tripulações, requisitos mínimos estabelecidos por organismos internacionais devidamente reconhecidos;

III - tenham sido construídas no Brasil ou, se construídas no exterior, tenham sido registradas no Brasil até a data a partir da qual passe a viger esta lei;

IV - submetam-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras, sob as mesmas condições das embarcações de bandeira brasileira.

§ 2º Aplica-se o disposto no parágrafo anterior às embarcações que já tenham sido anteriormente exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais no exterior de empresas brasileiras.

§ 3º As embarcações construídas no Brasil e exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais de empresa brasileira gozarão dos incentivos legais referentes à exportação de bens.

§ 4º O descumprimento de qualquer das exigências estabelecidas neste artigo implica a perda dos direitos previstos no § 1º .

Art. 19. Por um prazo de 10 (dez) anos, contado a partir da data que passar a viger esta lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Parágrafo único. O Fundo da Marinha Mercante ressarcirá as empresas brasileiras de navegação das parcelas previstas nos incisos II e III do Art. 8º do Decreto-lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, que deixarão de ser recolhidas em razão da não incidência estabelecida neste artigo.

Capítulo X

Das Disposições Finais

Art. 20. Os portos públicos deverão, no prazo de até sessenta dias após a entrada em vigor desta lei, implantar cais público com pelo menos dois berços de atracação para atender exclusivamente ao embarque e desembarque de carga geral, veículos, cofres de carga ou outros, nos tráfegos de cabotagem e do MERCOSUL.

Art. 21. A ordenação da direção civil do transporte aquaviário em situação de tensão, emergência ou guerra terá sua composição, organização administrativa e âmbito de coordenação nacional definidos pelo Poder Executivo.

Art. 22. O frete aquaviário internacional produzido por embarcação de bandeira brasileira não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil.

Art. 23. O § 2º do Art. 2º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a ter a seguinte redação:

"§ 2º Independe de concessão, permissão ou autorização o transporte de cargas pelos meios rodoviário e aquaviário.".

Art. 24. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 25. Revoga-se o Decreto-lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970.

Deputado José Carlos Aleluia
Relator

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD
262

PARECER DO RELATOR DESIGNADO PELA MESA, EM SUBSTITUIÇÃO À COMISSÃO ESPECIAL, AO PROJETO DE LEI Nº 846-A, DE 1995

O SR. JOSÉ CARLOS ALELUIA (Bloco/PFL-BA. Para emitir parecer. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, o Projeto nº 846-A, de 1995, que relato hoje é de autoria da Deputada Socorro Gomes e tem outros apensados a ele — o Projeto de Lei nº 846, de 1995, da Deputada Socorro Gomes, é o primeiro, e, portanto, os outros a ele estão apensados; o de nº 907, de 1995, do Deputado Laprovita Vieira; o de nº 1.125, de 1995, de autoria do Poder Executivo; o de nº 1.302, de 1995, de autoria do Deputado Miro Teixeira, e o de nº 1.392, de 1995, do Deputado José Santana de Vasconcellos.

Todas as proposições dizem respeito ao art. 185 da Constituição Federal no que se refere à ordenação dos transportes aquaviários. Simplificadamente, começamos a conhecer o projeto como sendo o da cabotagem. Na verdade, ele é o projeto que regulamenta o transporte por meio da água através de embarcações brasileiras e estrangeiras, quando o transporte tem a ver com o Brasil ou é no território brasileiro.

Realizamos na Comissão — é um número estimado — mais de trinta audiências públicas. Ouvimos todas as autoridades ligadas ao setor, Ministro da Marinha, representantes dos empresários, representantes dos trabalhadores, e chegamos à conclusão de que é coincidente com aquilo a que havíamos chegado quando relatamos a emenda constitucional, que também teve o nome de cabotagem, do art. 178, mas que de fato tratava, como esse, dos transportes aquaviários.

A conclusão é muito simples: no Brasil o transporte aquaviário está morrendo; a cabotagem tem uma participação de apenas 17% no modal de transporte brasileiro, o que, comparado com a média dos países, com a extensão de litoral e a malha de rios menores do que o Brasil, é absurda. Era de se esperar

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD
963

que o Brasil tivesse uma participação na cabotagem em torno de 34%, ou seja, o dobro do que tem hoje.

O que representa isso, Sras. e Srs. Deputados? Representa que os outros 17% vão para as rodovias, uma vez que as nossas ferrovias representam muito pouco também. Ou seja, tudo o que fizermos no sentido de modernizar e dar competitividade ao setor naval brasileiro, estaremos fazendo no sentido de reduzir o Custo Brasil.

Foi essa a tônica da Comissão, foi essa a tônica do Relator.

Constatamos que, embora os trabalhos tenham sido intensos, o Governo Federal criou uma gerência para tratar da modernização dos portos, e os portos continuam sendo obstáculo para a cabotagem e para a redução do Custo Brasil no que se refere à cabotagem e ao longo curso.

Na cabotagem é mais grave, porque o maior problema dos transportadores é eles terem de passar por dois portos ruins. No longo curso, eles passam por um só. Além do mais, para o longo curso, normalmente não há competidor, uma vez que o transporte aéreo é muito caro e o terrestre só se faz para países vizinhos do Cone Sul. Teríamos de fazer algo que realmente fizesse diferença. Foi o que procuramos.

A proposta original do Governo, no nosso entender, era tecnicamente muito boa, mas muito pouco ousada. O Governo dizia que criaria um Registro Especial Brasileiro, mas não dizia como, nem quando. Limitava, portanto, sua reforma a dois pontos. Um deles era a revogação do Decreto-Lei nº 666, de 1969, que tratava das cargas reservadas para embarque de bandeira brasileira no longo curso. O outro era abrir a possibilidade do chamado afretamento de navio não armado, ou afretamento a casco nu. No mais, a proposta do Governo não acrescentava praticamente nada de novidade.

O que fizemos no decorrer desse longo processo de negociações na Comissão e fora dela?

Acatamos, em princípio, emenda do Deputado Moreira Franco que permitia a exportação ou a transferência de navios brasileiros, para subsidiar as integrais do exterior, e fizemos circular entre os Deputados, o Governo, os trabalhadores e os empresários uma cópia da proposta.

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - SF
364

Dissemos firmemente ao Governo que traríamos ao plenário a proposta de criação da subsidiária integral com direitos de bandeira brasileira, se o Governo não fizesse efetivos esforços para criação do Registro Especial Brasileiro.

Tivemos boas surpresas e boa evolução. O Governo decidiu aprofundar-se no estudo do Registro Especial Brasileiro, e estamos, entre nossas propostas, no art. 11, propondo a criação do Registro Especial Brasileiro.

Mas não nos descuidamos, porque achamos que a máquina do Governo na área tem muito pouca gente fazendo ponte e tem muita gente fazendo muro. Por isso, é muito difícil construir a ponte para o futuro e para o aumento da competitividade.

Ontem houve uma reunião, que se estendeu por longas horas. Ouvi particularmente os Deputados Eduardo Mascarenhas, Roberto Campos e Moreira Franco, estudiosos da questão. Sentamo-nos e conversamos longamente com as partes interessadas no assunto.

Entendemos que o melhor caminho para o Brasil é um bom Registro Especial Brasileiro. Mas, como temos dúvida do efetivo interesse do Governo em criar o Registro Especial Brasileiro, colocamos no projeto a possibilidade de que, se dentro de 180 dias o Governo não regulamentar o Registro Especial Brasileiro, ficará autorizada a criação da subsidiária integral.

Essa é uma modificação importante, porque, por um lado, não deixa a navegação morrer de inanição e, por outro, não traz de imediato as preocupações daqueles que analisam a questão estritamente do ponto de vista da defesa nacional.

É evidente que, do estrito ponto da defesa armada nacional, a subsidiária integral faria com que a bandeira brasileira não tremulasse nos navios, mas faria com que o custo do transporte brasileiro fosse reduzido. Teríamos menos bandeira e mais farinha, menos bandeira e mais minério, menos bandeira e mais custo. A subsidiária integral é uma opção intermediária, que mantém a bandeira e reduz os custos.

Portanto, esperamos que o Governo cumpra a sua parte regulamentando, num prazo que não é pequeno, 180 dias, o Registro Especial Brasileiro, para que não se precise lançar mão da subsidiária integral.

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD
965

Mantivemos a proposta original do Governo no que se refere ao afretamento a casco nu de embarcações, para poder usar a bandeira brasileira. Tivemos uma oposição muito grande dos construtores navais brasileiros, que diziam que, se fosse permitido o afretamento a casco nu, poderíamos fechar a indústria naval brasileira.

Portanto, estamos propondo a isenção por dez anos do adicional de frete para a renovação da Marinha Mercante quando o transporte tiver origem ou destino no Norte e no Nordeste do Brasil e o estudo de uma redução média de 25% no frete para essas regiões.

Tenho uma questão ainda mais polêmica. Até o momento, não pude chegar a nenhum acordo com a Marinha e com o Governo, que têm argumentos muito fortes contra a minha proposta. Estou propondo que os navios que são habituados a freqüentar o mesmo porto, que nele têm determinada freqüência possam dispensar o prático. Por que dispensá-lo? Porque eles estão abusando; porque a média salarial dos práticos é elevada; porque, para subir o Rio Amazonas, paga-se a um prático 35 mil dólares. Os números são absurdos. Por isso fiz essa proposta.

Entendo que os argumentos da Marinha são fortes. Há problema de segurança envolvido, e analisarei as emendas nesse sentido. Mas fiz questão de trazer o meu relatório, até como advertência à Marinha, como advertência aos práticos. Não há por que manter reserva de emprego para pessoas que têm salários acima de 25 mil dólares por mês.

Acho que tratei dos pontos mais polêmicos. O ponto mais polêmico do projeto é o 666. Esse foi um dos que falei pouco. O que é o 666? É uma reserva para o transporte internacional das mercadorias do Governo, para as mercadorias das empresas do Governo e para as mercadorias que receberem algum tipo de benefício do Governo.

O normal para um liberal como eu seria apagar isso de uma vez só. Isso é reserva, sim. Isso é antiliberal, sim. Por que estou procurando uma solução intermediária? Porque na Comissão estudamos com cuidado a legislação dos outros países, e — pasmem, Sras. e Srs. Deputados — os países desenvolvidos não quiseram tratar da questão quando fizeram a Rodada Uruguai. Transferiram a decisão para o ano de 2001, e as regras americanas são muito

COORD. DAS COMISSÕES PERMANENTES - CD
966

simples. A cabotagem americana, mesmo que seja entre portos americanos, passando por um porto estrangeiro, só pode ser feita por navio americano fabricado nos Estados Unidos, tripulado e comandado por americanos e de propriedade de americano residente nos Estados Unidos. Esse é o maior exemplo de que nós temos de exercer mais pressão para que realmente a Organização Mundial de Comércio possa ser levada mais a sério.

Portanto, no que se refere ao 666, construímos uma solução que nos parece criativa. Estamos mantendo, mas dizendo que ele só se aplica quando o transporte vier de país que tenha algum tipo de proteção a sua bandeira.

No caso dos Estados Unidos, sim. Eventualmente, se eles mudarem a legislação, haverá liberdade no transporte das cargas, também privilegiadas, nesse caso.

Tenho a impressão de que nesta apresentação, que não pode ser cansativa, mas que tem a pretensão de ser um pouco didática, toquei nos pontos mais importantes. Falta um, que é a questão portuária.

O Deputado Carlos Santana, que é um batalhador na defesa dos interesses dos trabalhadores portuários, está olhando-me com a cara feia. S.Exa. certamente tem razão. Mas, na qualidade de brasileiro, estou inconformado com a lentidão com que os portos estão modernizando-se e, por isso, entendo que dei uma cutucada nos portos brasileiros.

Estou propondo no art.12 e no art. 20 um porto livre para a cabotagem, porque cabotagem maior e mais eficiente salva a vida da estrada e aumenta o pão no prato do brasileiro.

PARECER ESCRITO ENCAMINHADO À MESA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

-7 OUT 1010 às 028795

...ÇÃO DE COMUNICAÇÕES
...OCOLO GERAL

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROCESSO N.º 28795 / 99

1125/95

INTERESSADO: Congresso Nacional Presidencia

PROCEDÊNCIA:

ASSUNTO: Proposição Legislativo

Lote: 74
PL Nº 1125/1995
367
Caixa: 53

SECRETARIA-GERAL DA MESA
Recebido
Órgão Presidência Nº
Data: 07/10/99 Hora: 18:07
Ass.: Angela Ponto: 349

-7 OUT 1010 C26795

Ofício nº 410 (CN) Brasília, em 06 de outubro de 1999.

Senhor Presidente,

Comunico a Vossa Excelência que o Congresso Nacional, em sessão conjunta realizada no dia 15 de setembro do corrente ano, aprovou o veto parcial aposto pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República ao Projeto de Lei da Câmara nº 87, de 1996 (PL nº 1.125, de 1995, nessa Casa), que "dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências".

Atenciosamente,

Senador Antonio Carlos Magalhães
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Michel Temer
Presidente da Câmara dos Deputados
faa/.

ARQUIVE-SE
Em 07/10/99
Secretário-Geral da Mesa

CÂMARA DOS DEPUTADOS

AUTOR: PODER EXECUTIVO

Nº DE ORIGEM:

EMENTA:

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências

DESPACHO:

AO ARQUIVO

ENCAMINHAMENTO INICIAL:

APENSADOS

REGIME DE TRAMITAÇÃO

COMISSÃO	*DATA/ENTRADA*
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /

PRAZO/EMENDAS

COMISSÃO	*INÍCIO*
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /
	/ /

DISTRIBUIÇÃO/REDISTRIBUIÇÃO/VISTA

A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ **Comissão:** _____

_____ **Em** __/__/__ **Ass.:** _____ **Presidente**

A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ **Comissão:** _____

_____ **Em** __/__/__ **Ass.:** _____ **Presidente**

A(o)(Sr(a). Deputado(a): _____ **Comissão:** _____

_____ **Em** __/__/__ **Ass.:** _____ **Presidente**

A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ **Comissão:** _____

_____ **Em** __/__/__ **Ass.:** _____ **Presidente**

A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ **Comissão:** _____

_____ **Em** __/__/__ **Ass.:** _____ **Presidente**

A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ **Comissão:** _____

_____ **Em** __/__/__ **Ass.:** _____ **Presidente**

A(o) Sr(a). Deputado(a): _____ **Comissão:** _____

_____ **Em** __/__/__ **Ass.:** _____ **Presi**

DCM 3.17.07.064-9 (DEZ/95)

DE 1995

Nº 1125

PL.01125/1995 DOCUMENT= 2 OF 2

IDENTIFICAÇÃO
NUMERO NA ORIGEM : MSC 01093 1995 MENSAGEM (CD)
ORGÃO DE ORIGEM : PRESIDENCIA DA REPUBLICA 19 10 1995
CAMARA : PL. 01125 1995
AUTOR EXTERNO : EXECUTIVO FEDERAL.
EMENTA DISPÕE SOBRE A ORDENAÇÃO DO TRANSPORTE AQUAVIARIO E DA OUTRAS PROVIDENCIAS.
(INCLUINDO NO DIREITO DE ARVORAR A BANDEIRA BRASILEIRA A EMBARCAÇÃO SOB CONTRATO DE FRETAMENTO A CASCO NU, TENDO EM VISTA A EMENDA CONSTITUCIONAL NUMERO 07).
- PODER CONCLUSIVO DAS COMISSÕES - ARTIGO 24, INCISO II.

LEGISL-CITADA
DECRETO-LEI 000666 DE 1969
DECRETO-LEI 000687 DE 1969
DECRETO-LEI 001143 DE 1970

DESPACHO INICIAL
(CD) COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES (CVT)
(CD) COM. CONST. E JUSTIÇA E REDAÇÃO (CCJR)

ULTIMA AÇÃO
TNJR TRANSFORMADO EM NORMA JURIDICA
LEI 009432 DE 1997
08 01 1997 (PR) PRESIDENCIA DA REPUBLICA
TRANSFORMADO NA LEI 9432/97.
DOFC 09 01 97 PAG 0467 COL 01.
VETADO PARCIALMENTE (MENSAGEM 25/97-PE E MSG 187/97-CN).
RAZÕES DO VETO: DOFC 09 01 97 PAG 0478 COL 01.

TRAMITAÇÃO
25 10 1995 (CD) MESA DIRETORA
DESPACHO A CVT E CCJR (ARTIGO 54 DO RI).
25 10 1995 (CD) PLENARIO (PLEN)
LEITURA E PUBLICAÇÃO DA MATERIA.
DCD 21 11 95 PAG 5800 COL 02.
25 10 1995 (CD) COORD. COMISSÕES PERMANENTES (CD) (SCP)
ENCAMINHADO A CVT.
31 10 1995 (CD) MESA DIRETORA
DEFERIDO OF P-145/95, DA CVT, SOLICITANDO A APENSAÇÃO DESTE AO PL. 846/95.
DCN1 01 11 95 PAG 3717 COL 01.
31 01 1996 (CD) MESA DIRETORA
DESPACHO DO PRESIDENTE, DEP LUIS EDUARDO, DESAPENSANDO ESTE DO PL. 846/95 E DETERMINANDO NOS TERMOS DO ARTIGO 34, INCISO II, DO RI, A CONSTITUIÇÃO DE COMISSÃO ESPECIAL, PARA ESTE PROJETO.
08 02 1996 (CD) MESA DIRETORA
DESPACHO A CESP (RI, ARTIGO 34, II E ARTIGO 24, II).
(NOVO DESPACHO).
13 03 1996 (CD) MESA DIRETORA
DEFERIDO REQUERIMENTO DA DEP SOCORRO GOMES, SOLICITANDO A APENSAÇÃO DO PL. 846/95, A ESTE.
DCD 14 03 96 PAG 6550 COL 01.

08 02 1996 (CD) PLENARIO (PLEN)
LEITURA E PUBLICAÇÃO DA MATERIA.
DCD 08 10 96 PAG 25925 COL 02.
06 05 1996 (CD) MESA DIRETORA
ATO DA PRESIDENCIA.
O PRESIDENTE DA CAMARA DOS DEPUTADOS, NO USO DE SUAS ATRIBUIÇÕES, DECIDE, NOS TERMOS DO ARTIGO 34, INCISO II DO RI, CONSTITUIR COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A APRECIAR E PROFERIR PARECER SOBRE ESTE PROJETO.
14 05 1996 (CD) COMISSÃO ESPECIAL (CESP)
RELATOR DEP JOSE CARLOS ALELUIA.
DCD 15 05 96 PAG 13775 COL 02.
23 05 1996 (CD) MESA DIRETORA

DECISÃO DO SENHOR PRESIDENTE, DEP LUIS EDUARDO, REVENDO A APENSAÇÃO, DETERMINOU A APENSAÇÃO DESTE AO PL. 846/95.

04 07 1996 (CD) COMISSÃO ESPECIAL (CESP)
OF 26/96-PR, SOLICITANDO A DESAPENSAÇÃO DESTE DO PL. 846/95.
DCD 27 08 96 PAG 23525 COL 02.

23 08 1996 (CD) MESA DIRETORA
DEFERIDO O ARQUIVAMENTO DO OF 26/96-PR, DA CESP, SOLICITANDO A DESAPENSAÇÃO DESTE DO PL. 846/95.

09 07 1996 (CD) PLENARIO (PLEN)
APROVAÇÃO DO REQUERIMENTO DOS DEP BENITO GAMA, LIDER DO GOVERNO; JOSE ANIBAL, LIDER DO PSDB; ODELMO LEÃO, LIDER DO BLOCO PPB/PL; INOCENCIO OLIVEIRA, LIDER DO BLOCO PFL/PTB E SIMARA ELLERY, NA QUALIDADE DE LIDER DO BLOCO PMDB/PSD/PSL/PMN/PSC, SOLICITANDO NOS TERMOS DO ARTIGO 155 DO RI, URGENCIA PARA ESTE PROJETO: SIM-325; NÃO-105; ABST-03; TOTAL-433.
DCD 10 07 96 PAG 19666 COL 01.

27 11 1996 (CD) PLENARIO (PLEN)
VOTAÇÃO EM TURNO UNICO. (VIDE PL. 846/95).
REJEIÇÃO DO REQUERIMENTO DO DEP WALDOMIRO FIORAVANTE, NA QUALIDADE DE LIDER DO PT, SOLICITANDO A RETIRADA DE PAUTA DA ORDEM DO DIA.
DESIGNAÇÃO DO RELATOR, DEP JOSE CARLOS ALELUIA, PARA PROFERIR PARECER AS EMENDAS DE PLENARIO, EM SUBSTITUIÇÃO A CESP, QUE CONCLUI PELA APROVAÇÃO DESTE E DAS EMENDAS 17, 18, 20, 22, 23, 24, 30, 33, 36, 38, 41, 42, 43, 44, 46, 48, 56, 65 E PARCIALMENTE DAS EMENDAS 39, 47 E 59 E PELA REJEIÇÃO DO PL. 846/95 E DEMAIS EMENDAS, NOS TERMOS DA SUBEMENDA SUBSTITUTIVA DO RELATOR.
ENCAMINHAMENTO DA VOTAÇÃO PELOS DEP SOCORRO GOMES, AYRTON XEREZ, TELMA DE SOUZA E EDUARDO MASCARENHAS.
APROVAÇÃO DA SUBEMENDA SUBSTITUTIVA DO RELATOR DA CESP, AS EMENDAS DE PLENARIO, COM PARECER FAVORAVEL, RESSALVADOS OS DESTAQUES.
PREJUDICADO O PROJETO INICIAL E OS PL. 846/95; PL.907/95; PL. 1302/95; PL. 1392/95; O PRIMEIRO SUBSTITUTIVO E AS EMENDAS DE PLENARIO, RESSALVADOS OS DESTAQUES.
APROVAÇÃO DO REQUERIMENTO DO DEP BENITO GAMA, LIDER DO DO GOVERNO E OUTROS, SOLICITANDO A VOTAÇÃO EM GLOBO DE TODOS OS DESTAQUES SIMPLES.
REJEIÇÃO EM GLOBO DOS REQUERIMENTOS SIMPLES.
REJEIÇÃO DA EMENDA 49, OBJETO DE DVS DO DEP MATHEUS SCHMIDT.
REJEIÇÃO DA EMENDA 72, OBJETO DE DVS DO DEP MIRO TEIXEIRA.
MANUTENÇÃO NO TEXTO DO ARTIGO 11, PARAGRAFO SEXTO DO SUBSTITUTIVO DO RELATOR AO PL. 1125/95, PARA SUPRIMI-LO.
VERIFICAÇÃO DE VOTAÇÃO SOLICITADA PELO DEP WALDOMIRO FIORAVANTE, NA QUALIDADE DE LIDER DO PT: SIM-275; NÃO-114; ABST-10; TOTAL-399: MANTIDO O TEXTO.
MANUTENÇÃO NO TEXTO DO ARTIGO 16 DO SUBSTITUTIVO DO

RELATOR AO PL. 1125/95, PARA SUPRIMI-LO, OBJETO DE DVS DO DEP WALDOMIRO FIORAVANTE.
REJEIÇÃO DO INCISO IV DO ARTIGO 18 DA EMENDA DE PLENARIO 31, PARA SUBSTITUIÇÃO DO INCISO I DO PARAGRAFO PRIMEIRO DO ARTIGO 16 DO SUBSTITUTIVO DO RELATOR AO PL. 1125/95, OBJETO DE DVS DO DEP WALDOMIRO FIORAVANTE.
MANUTENÇÃO NO TEXTO DO ARTIGO 17 DA SUBEMENDA SUBSTITUTIVA DO RELATOR AO PL. 1125/95, OBJETO DE DVS DO DEP AYRTON XEREZ.
PREJUDICADOS E RETIRADOS OS DEMAIS DESTAQUES.
APROVAÇÃO DA REDAÇÃO FINAL, OFERECIDA PELO RELATOR, DEP VILMAR ROCHA.

27 11 1996 (CD) MESA DIRETORA

DESPACHO AO SENADO FEDERAL. PL. 1125-A/95.
DCD 28 11 96 PAG 31349 COL 02.
28 11 1996 (CD) MESA DIRETORA
REMESSA AO SF, ATRAVES DO OF PS-GSE/236/96.
16 12 1996 (CD) MESA DIRETORA
OF 1741/96-SF, COMUNICANDO REMESSA DESTE PROJETO
A SANÇÃO.
16 04 1997 (CN) PLENARIO (PLEN)
LEITURA E PUBLICAÇÃO DA MENSAGEM 187/97-CN.
DCN 17 04 97 PAG 4135 COL 01.
16 04 1997 (CN) PLENARIO (PLEN)
DESIGNAÇÃO DA COMISSÃO PARA ELABORAÇÃO DO RELATORIO:
SENADORES: ROMERO JUCA, MAURO MIRANDA E LEVY DIAS.
DEPUTADOS: JOSE CARLOS ALELUIA, VILMAR ROCHA E ADEMIR
LUCAS.
PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DO RELATORIO: 06 05 97.
PRAZO PARA TRAMITAÇÃO DO VETO NO CONGRESSO: 16 05 97.
DCN 17 04 97 PAG 4179 COL 01.
04 07 1997 (CN) COMISSÃO MISTA (CMIST)
ENCAMINHADO A SSCLC, FINDO O PRAZO NA COMISSÃO MISTA,
SEM APRESENTAÇÃO DO RELATORIO.

I0601* FIM DE DOCUMENTOS NA LISTA. TECLE ENTER OU OUTRO COMANDO.

I3C08 +++ IMPRESS\O CONCLUÍDA.

IDENTIFICAÇÃO

NUMERO NA ORIGEM : PL. 00846 1995 PROJETO DE LEI (CD)
ORGÃO DE ORIGEM : CAMARA DOS DEPUTADOS 23 08 1995
CAMARA : PL. 00846 1995

AUTOR DEPUTADO : SOCORRO GOMES. PCDOB PA

EMENTA REGULAMENTA O PARAGRAFO UNICO DO ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL.
(REGULAMENTANDO A NOVA CONSTITUIÇÃO FEDERAL NO QUE DIZ RESPEITO AO TRANSPORTE AQUAVIARIO DE MERCADORIA, NA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM E INTERIOR, EM ATENDIMENTO DAS EXIGENCIAS DO PAPEL ESTRATEGICO DA ATIVIDADE MERCANTE MARINHEIRA E DA SEGURANÇA NACIONAL, TENDO EM VISTA A EMENDA CONSTITUCIONAL 07).
- PODER CONCLUSIVO DAS COMISSÕES - ARTIGO 24, INCISO II.

DESPACHO INICIAL

(CD) COM. TRA. ADM. E SERV. PUBLICO (CTASP)
(CD) COM. ECONOMIA IND. E COMERCIO (CEIC)
(CD) COMISSÃO DEFESA NACIONAL (CDN)
(CD) COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES (CVT)
(CD) COM. CONST. E JUSTIÇA E REDAÇÃO (CCJR)

PROPOS-ANEXADAS

PL. 00907 1995 PL. 01302 1995 PL. 01392 1995 PL. 01125 1995

ULTIMA AÇÃO

PRJDO PREJUDICADO
27 11 1996 (CD) PLENARIO (PLEN)
VOTAÇÃO EM TURNO UNICO.
REJEIÇÃO DO REQUERIMENTO DO DEP WALDOMIRO FIORAVANTE, NA QUALIDADE DE LIDER DO PT, SOLICITANDO A RETIRADA DE PAUTA DA ORDEM DO DIA DESTE PROJETO.
DESIGNAÇÃO DO RELATOR, DEP JOSE CARLOS ALELUIA, PARA PROFERIR PARECER AS EMENDAS DE PLENARIO EM SUBSTITUIÇÃO A CESP, QUE CONCLUI PELA APROVAÇÃO DO PL. 1125/95 E DAS EMENDAS 17, 18, 20, 22, 23, 24, 30, 33, 36, 38, 41, 42, 43, 44, 46, 48, 56, 65 E PARCIALMENTE DAS EMENDAS 39, 47 E 59 E PELA REJEIÇÃO DESTE E DAS DEMAIS EMENDAS, NOS TERMOS DA SUBEMENDA SUBSTITUTIVA DO RELATOR.
PREJUDICADO ESTE PROJETO.
DCD 28 11 96 PAG 31349 COL 02.

TRAMITAÇÃO

19 03 1996 (CD) MESA DIRETORA
RECURSO 68/96, DA DEP SOCORRO GOMES, RECORRENDO DA TRAMITAÇÃO CONJUNTA DESTE E DOS PL. 907/95, PL. 1302/95, PL. 1392/95 E PL. 1125/95.
DCD 21 05 96 PAG 14371 COL 01.
23 08 1995 (CD) PLENARIO (PLEN)
APRESENTAÇÃO DO PROJETO PELA DEP SOCORRO GOMES.
01 09 1995 (CD) MESA DIRETORA
DESPACHO A CVT E CCJR (ARTIGO 54 DO RI).
01 09 1995 (CD) PLENARIO (PLEN)
LEITURA E PUBLICAÇÃO DA MATERIA.
DCN1 31 08 95 PAG 20519 COL 01.

31 10 1995 (CD) MESA DIRETORA
DEFERIDO OF P-145/95, DA CVT, SOLICITANDO A APENSAÇÃO DOS PL. 907/95 E PL. 1125/95, A ESTE.
21 11 1995 (CD) MESA DIRETORA
PREJUDICADO O REQUERIMENTO DA DEP SOCORRO GOMES, SOLICITANDO A APENSAÇÃO DOS PL. 907/95 E PL. 1125/95, A ESTE, TENDO EM VISTA O ATENDIMENTO DO PEDIDO ATRAVES DO OF P-145/95, DA CVT.
DCD 10 01 96 PAG 0038 COL 02.
04 09 1995 (CD) COORD. COMISSÕES PERMANENTES (CD) (SCP)
ENCAMINHADO A CVT.
04 12 1995 (CD) COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES (CVT)
RELATOR DEP MOREIRA FRANCO (AVOCADO).

04 12 1995 (CD) MESA DIRETORA
DEFERIDO OF 403/95, DA CTASP, SOLICITANDO AUDIENCIA PARA ESTA COMISSÃO QUE DEVERA SE MANIFESTAR ANTES DA CVT.
DCD 05 12 95 PAG 7675 COL 01.

08 12 1995 (CD) MESA DIRETORA
DEFERIDO OF 1700/95, DA CEIC, SOLICITANDO AUDIENCIA PARA ESTA COMISSÃO QUE DEVERA SE MANIFESTAR ANTES DA CVT.

12 12 1995 (CD) MESA DIRETORA
DESPACHO DO SENHOR PRESIDENTE DA CD, RECONSIDERANDO O DESPACHO DE DISTRIBUIÇÃO DESTE PROJETO, INCLUINDO COMO COMPETENTES A CEIC E CDN, QUE DEVERÃO SE MANIFESTAR ANTES DA CVT, E MANTENDO A AUDIENCIA DA CTASP, QUE DEVERA SE MANIFESTAR ANTES DA CEIC.

12 12 1995 (CD) MESA DIRETORA
DESPACHO A CTASP (AUDIENCIA), CEIC, CDN, CVT E CCJR (ARTIGO 54 DO RI).
(NOVO DESPACHO).

12 12 1995 (CD) PLENARIO (PLEN)
LEITURA E PUBLICAÇÃO DA MATERIA.
DCD 26 09 96 PAG 25843 COL 02.

09 01 1996 (CD) COORD. COMISSÕES PERMANENTES (CD) (SCP)
ENCAMINHADO A CTASP.

11 01 1996 (CD) COM. TRA. ADM. E SERV. PUBLICO (CTASP)
PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDAS: 05 SESSÕES.
DCD 11 01 96 PAG 0461 COL 02.

19 01 1996 (CD) COM. TRA. ADM. E SERV. PUBLICO (CTASP)
APRESENTAÇÃO DE 22 EMENDAS, ASSIM DISTRIBUIDAS: 01 E 02, PELO DEP ZEIRE REZENDE; 05, PELO DEP PHILEMON RODRIGUES, EMENDAS APRESENTADAS A ESTE. E EMENDAS APRESENTADAS AO PL. 1125/95, APENSADO: 03 E 04, PELO DEP ARNALDO MADEIRA E 06 A 22, PELO DEP PHILEMON RODRIGUES.

31 01 1996 (CD) MESA DIRETORA
DESPACHO DO PRESIDENTE, DEP LUIS EDUARDO, DESAPENSANDO DESTE O PL. 1125/95.

11 01 1996 (CD) COM. TRA. ADM. E SERV. PUBLICO (CTASP)
RELATOR DEP JOSE CARLOS ALELUIA.

11 03 1996 (CD) COM. TRA. ADM. E SERV. PUBLICO (CTASP)
APROVADA A INSTAÇÃO DE COMISSÃO ESPECIAL.

13 03 1996 (CD) MESA DIRETORA
DEFERIDO REQUERIMENTO DA DEP SOCORRO GOMES, SOLICITANDO A APENSAÇÃO DESTE AO PL. 1125/95.
DCD 14 03 96 PAG 6550 COL 01.

23 05 1996 (CD) MESA DIRETORA
DECISÃO DO SENHOR PRESIDENTE, DEP LUIS EDUARDO, REVENDO A APENSAÇÃO, DETERMINOU A APENSAÇÃO DO PL. 1125/95, A ESTE.
COMUNICOU QUE ESTE PROJETO ENCABEÇARA A APRECIAÇÃO DA COMISSÃO ESPECIAL.

28 05 1996 (CD) COMISSÃO ESPECIAL (CESP)
PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDAS: 05 SESSÕES.

04 06 1996 (CD) COMISSÃO ESPECIAL (CESP)
APRESENTAÇÃO DE 150 EMENDAS PARA ESTE E

PARA O PL. 1125/95, APENSADO, ASSIM DISTRIBUIDAS:
PL. 846/95 COM AS EMENDAS 100, 101 E 105, PELO DEP PHILEMON RODRIGUES E EMENDA 23, PELA DEP JANDIRA FEGHALI; AO PL. 1125/95, APENSADO, AS EMENDAS DE 01 A 14, PELOS DEP EDUARDO MASCARENHAS E MARCIO FORTES; DE 15 A 21, PELO DEP SERGIO BARCELLOS; 22 E 134, PELA DEP JANDIRA FEGHALI, DE 24 A 35 E 135, PELA DEP SOCORRO GOMES; DE 36 A 43 E 81, PELO DEP CARLOS SANTANA, DE 44 A 52, PELO DEP JAIR BOLSONARO; EMENDA 53, PELO DEP JOSE CARLOS VIEIRA; 54 E 61, PELA DEP TELMA DE SOUSA; DE 55 A 60, PELO DEP GERVASIO OLIVEIRA; DE 62 A 65, PELO DEP RUBEM MEDINA; 66 E 67, PELO DEP EDUARDO MASCARENHAS; DE 68 A 80, PELO DEP JOÃO COSER; EMENDA 82, PELO DEP

MARCELO BARBIERI; 83 A 95 E 121, PELA DEP YEDA CROSIUS; 96 A 98, PELO DEP ROBERTO CAMPOS; 99, 102 A 104, 106 A 115, PELO DEP PHILEMON RODRIGUES; DE 116 A 120, PELO DEP MARIO NEGROMONTE; DE 122 A 127, PELO DEP ELTON ROHNELT; 128 A 133, PELO DEP AYRTON XEREZ; E 136 A 150, PELO DEP MOREIRA FRANCO.

20 06 1996 (CD) MESA DIRETORA
DEFERIDO REQUERIMENTO DO DEP GERVASIO OLIVEIRA, SOLICITANDO A RETIRADA DA EMENDA 56 DE SUA AUTORIA.

14 05 1996 (CD) COMISSÃO ESPECIAL (CESP)
RELATOR DEP JOSE CARLOS ALELUIA.

04 07 1996 (CD) COMISSÃO ESPECIAL (CESP)
OF 26/96-PR, SOLICITANDO A DESAPENSAÇÃO DO PL. 1125/95, DESTE.

09 07 1996 (CD) PLENARIO (PLEN)
APROVAÇÃO DO REQUERIMENTO DOS LIDERES, SOLICITANDO NOS TERMOS DO ARTIGO 155 DO RI, URGENCIA PARA O PL. 1125/95, APENSADO A ESTE.

23 08 1996 (CD) MESA DIRETORA
DEFERIDO O ARQUIVAMENTO DO OF 26/96-PR, DA CESP, SOLICITANDO A DESAPENSAÇÃO DO PL. 1125/95, DESTE.

10 07 1996 (CD) PLENARIO (PLEN)
LEITURA E PUBLICAÇÃO, PENDENTE DE PARECER DA CESP.
PRONTO PARA ORDEM DO DIA. PL. 846-A/95.
DCD 17 07 96 PAG 20225 COL 01.

19 11 1996 (CD) PLENARIO (PLEN)
APROVAÇÃO DO REQUERIMENTO DO DEP EDINHO ARAUJO, NA QUALIDADE DE LIDER DO BLOCO PMDB/PSD/PSL/PSC E OUTRO, SOLICITANDO A RETIRADA DE PAUTA DA ORDEM DO DIA DESTE PROJETO.
DCD 20 11 96 PAG 30265 COL 01.

20 11 1996 (CD) PLENARIO (PLEN)
DISCUSSÃO EM TURNO UNICO.
REJEIÇÃO DO REQUERIMENTO DO DEP ANTONIO AURELIANO, NA QUALIDADE DE LIDER DO PSDB, SOLICITANDO A RETIRADA DE PAUTA DA ORDEM DO DIA DESTE PROJETO.
DESIGNAÇÃO DO RELATOR, DEP JOSE CARLOS ALELUIA, PARA PROFERIR PARECER EM SUBSTITUIÇÃO A CESP, QUE CONCLUI PELA REJEIÇÃO DESTE E DOS PL. 907/95, PL. 1302/95 E PL. 1392/95, APENSADOS E PELA APROVAÇÃO DO PL. 1125/95, APENSADO, COM SUBSTITUTIVO.
SAI DA ORDEM DO DIA PARA PUBLICAÇÃO DO PARECER DO RELATOR DA CESP.
DCD 21 11 96 PAG 30560 COL 01.

25 11 1996 (CD) PLENARIO (PLEN)
LEITURA E PUBLICAÇÃO DO PARECER DA CESP.
PRONTO PARA A ORDEM DO DIA. PL. 846-B/95.
DCD 15 11 96 PAG 29792 COL 01.

26 11 1996 (CD) PLENARIO (PLEN)
DISCUSSÃO EM TURNO UNICO.
REJEIÇÃO DO REQUERIMENTO DO DEP WALDOMIRO FIORAVANTE, NA QUALIDADE DE LIDER DO PT, SOLICITANDO A RETIRADA DE PAUTA

DA ORDEM DO DIA DESTE PROJETO.
VERIFICAÇÃO DE VOTAÇÃO, SOLICITADA PELO DEP AIRTON XEREZ, NA QUALIDADE DE LIDER DO PSDB. RETIRADA.
DISCUSSÃO DO PROJETO PELOS DEP SOCORRO GOMES, JOSE LOURENÇO, CARLOS SANTANA, JOÃO COSER, INACIO ARRUDA, JANDIRA FEGHALI E TELMA DE SOUZA.
ENCERRADA A DISCUSSÃO.
APRESENTAÇÃO DE 72 EMENDAS, ASSIM DISTRIBUIDAS: EMENDAS 01 A 22; 54 A 59, PELO DEP MATHEUS SCHMIDT; EMENDA 23, PELO DEP PHILEMON RODRIGUES; EMENDAS 24 A 31, PELO DEP CHICO VIGILANTE; EMENDA 33, PELO DEP FEU ROSA; EMENDAS 34, 35 E 44, PELO DEP EDUARDO MASCARENHAS; EMENDAS 36, 40 A 43, PELO DEP AYRTON XEREZ; EMENDAS 37 E 38, PELA DEP

TELMA DE SOUZA; EMENDA 39, PELA DEP JANDIRA FEGHALI;
EMENDAS 45 A 48, PELO DEP BENITO GAMA; EMENDA 49, PELO
DEP MIRO TEIXEIRA, EMENDAS 50 A 53 E 60 A 72, PELO DEP
SILVIO ABREU. (OBS: AS EMENDAS 50 A 53 FORAM RETIRADAS
PELO AUTOR).

26 11 1996 (CD) MESA DIRETORA
DESPACHO A CESP (EMENDAS DE PLENARIO).
DCD 27 11 96 PAG 31140 COL 01.

26 11 1996 (CD) PLENARIO (PLEN)
LEITURA E PUBLICAÇÃO DO PARECER DA CESP AO PROJETO.
PENDENTE DE PARECER DA CESP AS EMENDAS DE PLENARIO.
PRONTO PARA A ORDEM DO DIA. PL. 846-C/95.
DCD 27 11 96 PAG 30926 COL 01.

27 11 1996 (CD) PLENARIO (PLEN)
VOTAÇÃO EM TURNO UNICO.
REJEIÇÃO DO REQUERIMENTO DO DEP WALDOMIRO FIORAVANTE, NA
QUALIDADE DE LIDER DO PT, SOLICITANDO A RETIRADA DE PAUTA
DA ORDEM DO DIA DESTE PROJETO.
DESIGNAÇÃO DO RELATOR, DEP JOSE CARLOS ALELUIA, PARA
PROFERIR PARECER AS EMENDAS DE PLENARIO EM SUBSTITUIÇÃO A
CESP, QUE CONCLUI PELA APROVAÇÃO DO PL. 1125/95 E DAS
EMENDAS 17, 18, 20, 22, 23, 24, 30, 33, 36, 38, 41, 42,
43, 44, 46, 48, 56, 65 E PARCIALMENTE DAS EMENDAS 39, 47
E 59 E PELA REJEIÇÃO DESTE E DAS DEMAIS EMENDAS, NOS
TERMOS DA SUBEMENDA SUBSTITUTIVA DO RELATOR.
PREJUDICADO ESTE PROJETO.

I0607* FIM DO DOCUMENTO.
I3C08 +++ IMPRESS\O CONCLUÍDA.

I3C06* 'COPY' SOLICITADA POR SANTOS .

RAIMUNDO FERREIRA DOS SA
SANTOS

SEARCH - QUERY
00004 PL A 01125 1995

5

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Acrescente-se a seguinte expressão ao inciso II do Parágrafo Único do art. 1º:

"Art. 1º .....

.....

II - as embarcações nacionais de esporte e recreio pertencentes a proprietários de nacionalidade brasileira".

JUSTIFICATIVA

A emenda tem como objetivo proteger as embarcações nacionais de esporte e de recreio.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schimdt

7

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Acrescente-se a seguinte expressão ao inciso II do Parágrafo Único do art. 1º:

"Art. 1º .....

.....

II - as embarcações nacionais de esporte e recreio pertencentes a proprietários de nacionalidade brasileira".

JUSTIFICATIVA

A emenda tem como objetivo proteger as embarcações nacionais de esporte e de recreio.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schimdt

8

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Acrescente-se a seguinte expressão ao inciso II do Parágrafo Único do art. 1º:

"Art. 1º .....

.....

II - as embarcações nacionais de esporte e recreio pertencentes a proprietários de nacionalidade brasileira".

JUSTIFICATIVA

A emenda tem como objetivo proteger as embarcações nacionais de esporte e de recreio.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schimdt

60

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Acrescente-se a seguinte expressão ao inciso II do Parágrafo Único do art. 1º:

"Art. 1º .....

.....

II - as embarcações nacionais de esporte e recreio pertencentes a proprietários de nacionalidade brasileira".

JUSTIFICATIVA

A emenda tem como objetivo proteger as embarcações nacionais de esporte e de recreio.

Sala das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schimdt

6

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Acrescente-se a expressão ao inciso III do Parágrafo Único do art. 1º:

"Art. 1º .....

.....

III - as embarcações de turismo pertencentes a proprietários de nacionalidade brasileira".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda tem como objetivo proteger as embarcações nacionais de turismo.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

61

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Acrescente-se a expressão ao inciso III do Parágrafo Único do art. 1º:

"Art. 1º .....

.....

III - as embarcações de turismo pertencentes a proprietários de nacionalidade brasileira".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda tem como objetivo proteger as embarcações nacionais de turismo.

Sala das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

9

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Acrescente-se a expressão ao inciso III do Parágrafo Único do art. 1º:

"Art. 1º .....

.....

III - as embarcações de turismo pertencentes a proprietários de nacionalidade brasileira".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda tem como objetivo proteger as embarcações nacionais de turismo.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

PSDC - PTB

art. 2º, 7º, 9º, 10 e 13

23

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA DE PLENÁRIO AO SUBSTITUTIVO DO PROJETO DE LEI Nº 1125, DE 1995

(PL 841/95)

" **Art. 2º** - Para os efeitos desta lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - afretamento a caso nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o Comandante e a tripulação;

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado

III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o afretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;

IV - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial;

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

VI - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;

VII - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias.

VIII - navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos.

IX - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores.

X - navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;

2

XI - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

XII - suspensão provisória de bandeira: ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país.

XIII - frete aquaviário internacional: mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzido por embarcação.

Art. 7º As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da **navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo**, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos artigos 9º e 10 desta lei.

Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem e por tempo, para operar no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem, no interior de percurso nacional ou na navegação de apoio **marítimo, bem como a casco nu na navegação portuária** dependem de autorização do órgão competente e só poderão ocorrer nos seguintes casos:

I- quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;

II - quando verificado interesse público, devidamente justificado.

III - quando em substituição a embarcações em construção em estaleiro brasileiro com contrato em vigor, enquanto durar a construção, por período máximo de 36 (trinta e seis) meses, até o limite:

a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcações de carga;

b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

IV - quando as condições de preço e prazo do transporte ou apoio realizado por embarcação de bandeira brasileira não forem competitivas, a critério do órgão competente, com as oferecidas por embarcação estrangeira.

Art. 10 - Independente de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira e de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

II - de bandeira brasileira para navegação de cabotagem, interior, **de apoio portuário e de apoio marítimo.**

3

III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio **marítimo.**

Parágrafo único. O afretamento disposto no inciso III deste artigo fica limitado à tonelagem de porte bruto das embarcações, ainda que em construção, de propriedade da empresa contratante.

em estaleiro brasileiro,

Art. 13 - São extensivos às embarcações que operam na navegação de cabotagem e **na navegação de apoio portuário** os preços de combustível cobrados às embarcações de longo curso."

JUSTIFICATIVA

As alterações propostas aos artigos do substitutivo do relator de plenário são necessárias ao aprimoramento do texto, pois, a navegação portuária possui super oferta de modernas embarcações financiadas com recursos do Fundo de Marinha Mercante, sendo que o afretamento a casco nu desse tipo de embarcação provocaria inadimplência prejuízo ao erário público e baixa da qualidade dos serviços prestados ao usuário. Por outro lado, trata-se de setor estratégico a movimentação de navios em nossos portos, com ocupação intensiva de mão de-obra local. O afretamento desse tipo de embarcação livre de autorização governamental desarticularia o setor e provocaria evasão desnecessária de divisas.

A presente emenda ainda é plenamente justificavél no sentido de que o substitutivo do relator não estendeu às embarcações que operam na navegação de apoio portuário os benefícios de combustivél às embarcações de longo curso. Ainda é preciso frisar que o setor serve a cabotagem, sendo componente de custo da mesma e do custo portuário, merecendo, portanto, tratamento, no que se refere ao combustível, equivalente ao longo curso.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **PHILEMON RODRIGUES**
PTB/MG

Vicente Caropre - Líder em exercício PTB /SP

PFL - PTB

PMDB

ZOS345SAM/ZOS

11

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao inciso IV do art. 2º:

"Art. 2º .....

.....

IV - armador brasileiro: pessoa física de nacionalidade brasileira, residente e domiciliado no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apreste a embarcação para sua exploração comercial, autorizada pelo Ministério da Marinha e pelo Ministério dos Transportes".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda tem como objetivo explicitar que armador brasileiro deve possuir nacionalidade brasileira. Além disso, busca definir quais os órgãos competentes para conceder a autorização de armador brasileiro.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

1º

62

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao inciso IV do art. 2º:

"Art. 2º .....

.....

IV - armador brasileiro: pessoa física de nacionalidade brasileira, residente e domiciliado no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apreste a embarcação para sua exploração comercial, autorizada pelo Ministério da Marinha e pelo Ministério dos Transportes".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda tem como objetivo explicitar que armador brasileiro deve possuir nacionalidade brasileira. Além disso, busca definir quais os órgãos competentes para conceder a autorização de armador brasileiro.

Sala das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

Ap. Subst. - SILVIO ABREU -

- DAC - DTA

12

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

Acrescente-se ao inciso IV, do art. 2º a seguinte expressão:

"IV - armador brasileiro: pessoa física de nacionalidade brasileira residente e domiciliada no País ou empresa brasileira, autorizados pelo órgão competente; "

JUSTIFICATIVA

O acréscimo da expressão ***"de nacionalidade brasileira"*** visa impedir que estrangeiros residentes e domiciliados no País possam vir a transformarem-se em armadores brasileiros, competindo com brasileiros.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

N2

ao PL. 1.125/95

Emenda Aditiva nº

54

Acrescente-se ao inciso IV, do art. 2º a seguinte expressão:

"IV - armador brasileiro: pessoa física de nacionalidade brasileira residente e domiciliada no País ou empresa brasileira, autorizados pelo órgão competente; "

JUSTIFICATIVA

O acréscimo da expressão ***"de nacionalidade brasileira"*** visa impedir que estrangeiros residentes e domiciliados no País possam vir a transformarem-se em armadores brasileiros, competindo com brasileiros.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

- LÍDER DO PT

- LÍDER PSTB

13

Emenda Supressiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Suprima-se o inciso V do art. 2º:

JUSTIFICAÇÃO

A emenda tem por objetivo suprimir item que não constava do Projeto do Executivo e que busca consolidar a presença de empresas estrangeiras na navegação de cabotagem e interior, tendo em vista que o conceito de "empresa brasileira" foi desvirtuado com a aprovação da PEC nº 06, que alterou o inciso IX, do art. 170, e o parágrafo único do art. 176.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

63

Emenda Supressiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Suprima-se o inciso V do art. 2º:

JUSTIFICAÇÃO

A emenda tem por objetivo suprimir item que não constava do Projeto do Executivo e que busca consolidar a presença de empresas estrangeiras na navegação de cabotagem e interior, tendo em vista que o conceito de "empresa brasileira" foi desvirtuado com a aprovação da PEC nº 06, que alterou o inciso IX, do art. 170, e o parágrafo único do art. 176.

Sala das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

10

Emenda Supressiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Suprima-se o inciso V do art. 2º:

JUSTIFICAÇÃO

A emenda tem por objetivo suprimir item que não constava do Projeto do Executivo e que busca consolidar a presença de empresas estrangeiras na navegação de cabotagem e interior, tendo em vista que o conceito de "empresa brasileira" foi desvirtuado com a aprovação da PEC nº 06, que alterou o inciso IX, do art. 170, e o parágrafo único do art. 176.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

PFL-PB

14

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

Acrescente-se ao inciso I, do art. 3º a seguinte expressão:

"I - inscritos no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física de nacionalidade brasileira, residente e domiciliada no País, ou de empresa brasileira;"

JUSTIFICATIVA

O acréscimo da expressão ***"de nacionalidade brasileira"*** visa impedir que estrangeiros residentes e domiciliados no País possam vir a transformarem-se em armadores brasileiros, competindo com brasileiros.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

ao PL 1.125/95

Emenda Aditiva nº

55

Acrescente-se ao inciso I, do art. 3º a seguinte expressão:

"I - inscritos no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física de nacionalidade brasileira, residente e domiciliada no País, ou de empresa brasileira;"

JUSTIFICATIVA

O acréscimo da expressão ***"de nacionalidade brasileira"*** visa impedir que estrangeiros residentes e domiciliados no País possam vir a transformarem-se em armadores brasileiros, competindo com brasileiros.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

64

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se ao inciso I do art. 3º a seguinte redação:

"Art. 3º .....

.....

I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física, de nacionalidade brasileira, residente e domiciliada no País.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa limitar o direito de arvorar bandeira ao capital estrangeiro excluindo-se a expressão "ou de empresa brasileira". Visa também explicitar que a pessoa física deve possuir nacionalidade brasileira.

Sala das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

15

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se ao inciso I do art. 3º a seguinte redação:

"Art. 3º .....

.....

I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física, de nacionalidade brasileira, residente e domiciliada no País.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa limitar o direito de arvorar bandeira ao capital estrangeiro excluindo-se a expressão "ou de empresa brasileira". Visa também explicitar que a pessoa física deve possuir nacionalidade brasileira.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

20

16

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se ao inciso I do art. 3º a seguinte redação:

"Art. 3º .....

.....

I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física, de nacionalidade brasileira, residente e domiciliada no País.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa limitar o direito de arvorar bandeira ao capital estrangeiro excluindo-se a expressão "ou de empresa brasileira". Visa também explicitar que a pessoa física deve possuir nacionalidade brasileira.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

22

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

Dê-se ao artigo 7º a seguinte redação:

"Art. 7º. A navegação de cabotagem e a navegação de interior, bem como a navegação de apoio, será feita por embarcações de bandeira brasileira, devendo ser o Comandante, o Chefe de Máquinas e 2/3 (dois terços) da tripulação composta por brasileiros."

JUSTIFICATIVA

A legislação sobre a navegação da cabotagem da maioria dos países, tanto desenvolvidos quanto em desenvolvimento, é extremamente restritiva quanto a essa modalidade de navegação.

A legislação dos Estados Unidos estabelece que a navegação de cabotagem só pode ser realizada por navios de propriedade de cidadãos norte-americanos, tripulados por norte-americanos e que tenham sido construídos nos Estados Unidos. A Alemanha somente permite a navegação de cabotagem em suas águas costeiras se não houver navios alemães disponíveis. O Japão reserva a embarcações japonesas, em princípio, o direito de realizar navegação de cabotagem no país. Navios japoneses devem ter como proprietários cidadãos japoneses, corporações comerciais sediadas no Japão e controladas por japoneses ou pessoas jurídicas com seu centro de decisão no Japão, sendo seus representantes cidadãos japoneses. A Itália exclui todos os navios de bandeira estrangeira do tráfego doméstico, salvo se o número de embarcações nacionais for insuficiente. A propriedade dos navios não está restrita a cidadãos italianos, podendo estrangeiro que resida há mais de cinco anos no país, bem como a sociedade constituída no exterior mas que tenha no território do Estado a sede administrativa ou o objeto principal da empresa, possuir embarcação italiana. A legislação Argentina fixa que a navegação de cabotagem será praticada unicamente por barcos argentinos, sob o comando de argentinos e com parte da tripulação composta por nacionais, salvo caso de força maior. Também o Chile reserva para navios de bandeira chilena a cabotagem, salvo se a carga ultrapassar 900 toneladas métricas, caso em que o embarcador poderá recorrer a navio estrangeiro. No longo curso prevalece o princípio da reciprocidade.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

ao PL 1125/95

Emenda Aditiva nº

59

Dê-se ao artigo 7º a seguinte redação:

"Art. 7º. A navegação de cabotagem e a navegação de interior, bem como a navegação de apoio, será feita por embarcações de bandeira brasileira, devendo ser o Comandante, o Chefe de Máquinas e 2/3 (dois terços) da tripulação composta por brasileiros."

JUSTIFICATIVA

A legislação sobre a navegação da cabotagem da maioria dos países, tanto desenvolvidos quanto em desenvolvimento, é extremamente restritiva quanto a essa modalidade de navegação.

A legislação dos Estados Unidos estabelece que a navegação de cabotagem só pode ser realizada por navios de propriedade de cidadãos norte-americanos, tripulados por norte-americanos e que tenham sido construídos nos Estados Unidos. A Alemanha somente permite a navegação de cabotagem em suas águas costeiras se não houver navios alemães disponíveis. O Japão reserva a embarcações japonesas, em princípio, o direito de realizar navegação de cabotagem no país. Navios japoneses devem ter como proprietários cidadãos japoneses, corporações comerciais sediadas no Japão e controladas por japoneses ou pessoas jurídicas com seu centro de decisão no Japão, sendo seus representantes cidadãos japoneses. A Itália exclui todos os navios de bandeira estrangeira do tráfego doméstico, salvo se o número de embarcações nacionais for insuficiente. A propriedade dos navios não está restrita a cidadãos italianos, podendo estrangeiro que resida há mais de cinco anos no país, bem como a sociedade constituída no exterior mas que tenha no território do Estado a sede administrativa ou o objeto principal da empresa, possuir embarcação italiana. A legislação Argentina fixa que a navegação de cabotagem será praticada unicamente por barcos argentinos, sob o comando de argentinos e com parte da tripulação composta por nacionais, salvo caso de força maior. Também o Chile reserva para navios de bandeira chilena a cabotagem, salvo se a carga ultrapassar 900 toneladas métricas, caso em que o embarcador poderá recorrer a navio estrangeiro. No longo curso prevalece o princípio da reciprocidade.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

PSDB-SP

LÍDER DO PT

LÍDER PSB

20

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

Acrescente-se ao art. 4º a seguinte expressão:

"Art. 4º. Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante, o Chefe de Máquinas e pelo menos 2/3 (dois terços) da tripulação."

JUSTIFICATIVA

A emenda visa a garantia dos empregos existentes e a geração de novos, em uma época em que onde o desemprego estrutural tende a agravar-se como resultado da acentuação da revolução científico-tecnológica.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

24

ao PL nº 1.125/95

Emenda Aditiva nº

56

Acrescente-se ao art. 4º a seguinte expressão:

"Art. 4º. Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante, o Chefe de Máquinas e pelo menos 2/3 (dois terços) da tripulação."

JUSTIFICATIVA

A emenda visa a garantia dos empregos existentes e a geração de novos, em uma época em que onde o desemprego estrutural tende a agravar-se como resultado da acentuação da revolução científico-tecnológica.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

25

50

- LÍDER PSB 32

87

17

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao art. 4º:

"Art. 4º - Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o comandante e mais a parcela de 2/3 da tripulação".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a garantia dos empregos existentes e a geração de novos, em uma época onde o desemprego estrutural tende a agravar-se não só como resultado do processamento da revolução científico-tecnológica mas, sobretudo, devido à política recessiva que visa manter, a todo custo, a estabilidade do Real.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

18

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao art. 4º:

"Art. 4º - Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o comandante e mais a parcela de 2/3 da tripulação".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a garantia dos empregos existentes e a geração de novos, em uma época onde o desemprego estrutural tende a agravar-se não só como resultado do processamento da revolução científico-tecnológica mas, sobretudo, devido à política recessiva que visa manter, a todo custo, a estabilidade do Real.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

65

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao art. 4º:

"Art. 4º - Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o comandante e mais a parcela de 2/3 da tripulação".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa a garantia dos empregos existentes e a geração de novos, em uma época onde o desemprego estrutural tende a agravar-se não só como resultado do processamento da revolução científico-tecnológica mas, sobretudo, devido à política recessiva que visa manter, a todo custo, a estabilidade do Real.

Sala das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

CÂMARA DOS DEPUTADOS 24

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

Emenda de Plenário ao Substitutivo do Relator ao P.L. 1.125, de 1995

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 4° do Projeto a seguinte redação:

Art. 4°. Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o comandante, o chefe de máquinas e 2/3 (dois terços) da tripulação.

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda objetiva assegurar por um lado a manutenção do mercado de trabalho brasileiro, imprescindível para enfrentar os graves problemas sociais que afligem o país, e por outro garantir um contingente técnico nacional imprescindível em uma atividade que é estrutural para o desenvolvimento econômico, qual seja, o transporte marítimo. Observe-se que considerando condições mínimas de segurança e dignidade para o trabalhador, os custos da mão-de-obra dos marítimos nacionais estão abaixo dos praticados em outros países.

Outro aspecto que favorece a presente emenda é evitar que se absorva mão-de-obra desqualificada de alguns países com graves problemas sociais a exemplo das Filipinas, com custos correspondentes tão somente à alimentação.

Sala das Sessões, 20 de novembro de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS

44

EMENDA Nº _____/____

Projeto de Lei Nº 1.125, de 1995

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

Emenda Modificativa Nº _____/____

Os parágrafos 1º e 2º do Artigo 5º passam a vigorar com a seguinte redação:

§ 1º As disposições do Decreto-Lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, só se aplicam às cargas de importação brasileira do país que pratique, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício, subsídio, favor governamental ou prescrição de cargas em favor de navio de sua bandeira.

§ 2º Para os efeitos previstos no parágrafo anterior, o Poder Executivo manterá, ouvidas as entidades empresariais brasileiras interessadas, em caráter permanente, a relação dos países que estabelecem proteção à sua bandeira.

JUSTIFICATIVA

A Emenda não altera substancialmente o que consta do Substitutivo do Relator, servindo apenas para dar uma redação mais clara.

Plenário da Câmara dos Deputados, em 26 de novembro de 1996

Eduardo Guimarães

AYRTON XEREZ

33

EMENDA DE PLENÁRIO Nº _____

DO DEP. JOSÉ CARLOS VIEIRA

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.125, DE 1995

DÊ-SE AO § 1º DO ARTIGO 5º DO SUBSTITUTIVO AO PL 1.225/95, A SEGUINTE REDAÇÃO

Art. 5º .....

§ 1º - As disposições do decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações só se aplicam às cargas de importação brasileira de países que pratiquem, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício, subsídio, favor governamental ou prescrição de cargas em favor de navio de sua bandeira.

Justificação

Pretende-se com a alteração proposta atenuar as graves distorções contidas no Decreto-Lei nº 666/69, particularmente, no que diz respeito a reserva de carga nas exportações brasileiras. O citado Decreto-Lei é a base da política de reserva de carga à bandeira nacional, pois dá poderes à Autoridade Marítima Brasileira de **regular**, **controlar** e **disciplinar** os tráfegos marítimos em que o país participa.

É fato bastante conhecido pelos usuários do sistema marítimo, que os regimes de reserva de carga, ao inibirem a competição entre as empresas de navegação, colocam o preço dos serviços marítimos (fretes) acima do que seria estabelecido em um ambiente competitivo, prejudicando as relações de comércio entre os países envolvidos.

O parágrafo único do artigo 1º do Decreto-Lei 666/69 determina que "deverão **predominar** no tráfego entre o Brasil e os demais países, os armadores nacionais do país exportador e importador de mercadorias". Este mesmo parágrafo foi eliminado do artigo 178 da Constituição Federal na recente reforma constitucional e foi um dos principais motivos para a revisão constitucional da matéria, no que se refere ao transporte marítimo internacional.

Este dispositivo, que prescreve reserva de carga na exportação brasileira precisa ser eliminado, dado o interesse maior do país. A proteção excessiva ao transporte marítimo, baseada na reserva de carga, reduz os fluxos de comércio e, a longo prazo, acarreta prejuízos a todos os agentes envolvidos no sistema (usuários, armadores e trabalhadores). Além disso, a reserva de mercado não incentiva as empresas de navegação a buscarem condições de operação mais competitivas para o transporte.

O processo de globalização da economia e a abertura comercial impõem a necessidade da eliminação da reserva de carga no transporte internacional. A proposta apresentada não elimina totalmente a reserva de carga aos armadores nacionais, apenas restringindo-a aos tráfegos de **importação brasileira**, o que possibilita aos armadores nacionais a negociação de acordos de reciprocidade com os Estados Unidos, único motivo que explica a sua preservação.

Por fim, vale acrescentar que, qualquer menção à reserva de carga na exportação, como contida no texto atual, comprometeria o esforço empreendido na reforma constitucional do artigo 178, cujo objetivo foi possibilitar o aumento da eficiência do transporte marítimo nacional, aproximando a legislação brasileira da prática internacional, de modo a torná-la coerente com o atual projeto de inserção internacional da economia brasileira.

Salas das sessões de novembro/96

CÂMARA DOS DEPUTADOS

26

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

Emenda de Plenário ao Substitutivo do Relator ao P.L. 1.125, de 1995

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se a expressão " ... caso o país exportador adote tal reserva de carga para embarcação de sua nacionalidade e ..." no parágrafo único do Art. 5° do Projeto passando o mesmo à seguinte redação:

" Art. 5°. ...

Parágrafo único. O transporte de mercadorias importadas pela União através de órgão federal da administração pública direta deverá ser feito por embarcação de bandeira brasileira, desde que seja provido o pretendido transporte em período inferior a 7 (sete) dias."

JUSTIFICAÇÃO

A manutenção da reserva de carga para os armadores e empresas de navegação nacionais tem por objetivo assegurar o desenvolvimento da marinha mercante nacional e o próprio mercado brasileiro para este tipo de transporte, imprescindível ao desenvolvimento do País.

Considerando-se que o transporte aquaviário, pelo sem menor custo para cargas de grande tonelagem, significa uma vantagem competitiva fundamental para o País, que em momentos de conflitos internacionais operam grandes impactos no País que não detenha soberania neste campo.

Sala das Sessões, 20 de novembro de 1996

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

Acrescente-se ao artigo 5° o seguinte parágrafo:

"Parágrafo único. Deverá, obrigatoriamente, ser transportada em embarcação brasileira, a mercadoria adquirida pelo governo brasileiro ou financiada, total ou parcialmente, por organismos oficiais do governo brasileiro. "

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa restringir a abertura indiscriminada da navegação de longo curso no País, estabelecendo que se a mercadoria transportada for adquirida pelo governo brasileiro ou financiada, ainda que parcialmente, por um de seus organismos, deverá ser transportada por embarcação brasileira. Essa sistemática funciona em inúmeros países dentre eles os Estados Unidos.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

ao PL. 1.125/95

Emenda Aditiva nº

57

Acrescente-se ao artigo 5° o seguinte parágrafo:

"Parágrafo único. Deverá, obrigatoriamente, ser transportada em embarcação brasileira, a mercadoria adquirida pelo governo brasileiro ou financiada, total ou parcialmente, por organismos oficiais do governo brasileiro. "

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa restringir a abertura indiscriminada da navegação de longo curso no País, estabelecendo que se a mercadoria transportada for adquirida pelo governo brasileiro ou financiada, ainda que parcialmente, por um de seus organismos, deverá ser transportada por embarcação brasileira. Essa sistemática funciona em inúmeros países dentre eles os Estados Unidos.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

- VICE-LÍDER DO PT

- LÍDER PSB

- Líder PCdoB p/ Liderar

66

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Suprima-se os §§ 1º, 2º e 3º do art. 5º, acrescentando-lhe o seguinte parágrafo único:

"Parágrafo único. Deverá, obrigatoriamente, ser transportada em embarcação brasileira, a mercadoria adquirida pelo governo brasileiro ou financiada, total ou parcialmente, por organismos oficiais do governo brasileiro. "

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa restringir a abertura indiscriminada da navegação de longo curso no País, estabelecendo que se a mercadoria transportada for adquirida pelo governo brasileiro ou financiada, ainda que parcialmente, por um de seus organismos, deverá ser transportada por embarcação brasileira. Essa sistemática funciona em inúmeros países dentre eles os Estados Unidos.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

ao PL. 1.125/95

Emenda Aditiva nº

58

Dê-se ao artigo 6º a seguinte redação:

"Art. 6º. A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta aos armadores e embarcações dos países de origem ou de destino da mercadoria, além daqueles em que esta transitar, observados os acordos firmados pela União atendido o prncípio da reciprocidade.

Parágrafo único. Em caso de não haver embarcações suficientes para atender a demanda poderá a União permitir, em caráter excepcional e temporário, ouvido o Senado Federal, a navegação de embarcações estrangeiras de terceiros países em suas águas."

JUSTIFICATIVA

A legislação sobre a navegação da cabotagem da maioria dos países, tanto desenvolvidos quanto em desenvolvimento, é extremamente restritiva quanto a essa modalidade de navegação.

A legislação dos Estados Unidos estabelece que a navegação de cabotagem só pode ser realizada por navios de propriedade de cidadãos norte-americanos, tripulados por norte-americanos e que tenham sido construídos nos Estados Unidos. A Alemanha somente permite a navegação de cabotagem em suas águas costeiras se não houver navios alemães disponíveis. O Japão reserva a embarcações japonesas, em princípio, o direito de realizar navegação de cabotagem no país. Navios japoneses devem ter como proprietários cidadãos japoneses, corporações comerciais sediadas no Japão e controladas por japoneses ou pessoas jurídicas com seu centro de decisão no Japão, sendo seus representantes cidadãos japoneses. A Itália exclui todos os navios de bandeira estrangeira do tráfego doméstico, salvo se o número de embarcações nacionais for insuficiente. A propriedade dos navios não está restrita a cidadãos italianos, podendo estrangeiro que resida há mais de cinco anos no país, bem como a sociedade constituída no exterior mas que tenha no território do Estado a sede administrativa ou o objeto principal da empresa, possuir embarcação italiana. A legislação Argentina fixa que a navegação de cabotagem será praticada unicamente por barcos argentinos, sob o comando de argentinos e com parte da tripulação composta por nacionais, salvo caso de força maior. Também o Chile reserva para navios de bandeira chilena a cabotagem, salvo se a carga ultrapassar 900 toneladas métricas, caso em que o embarcador poderá recorrer a navio estrangeiro. No longo curso prevalece o princípio da reciprocidade.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

PDT - STB

LÍDER DO PT

LÍDER PSB

67

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se ao artigo 6º a seguinte redação:

"Art. 6º. A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta aos armadores e embarcações dos países de origem ou de destino da mercadoria, além daqueles em que esta transitar, observados os acordos firmados pela União atendido o prncípio da reciprocidade.

Parágrafo único. Em caso de não haver embarcações suficientes para atender a demanda poderá a União permitir, em caráter excepcional e temporário, ouvido o Senado Federal, a navegação de embarcações estrangeiras de terceiros países em suas águas."

JUSTIFICATIVA

A legislação sobre a navegação da cabotagem da maioria dos países, tanto desenvolvidos quanto em desenvolvimento, é extremamente restritiva quanto a essa modalidade de navegação.

A legislação dos Estados Unidos estabelece que a navegação de cabotagem só pode ser realizada por navios de propriedade de cidadãos norte-americanos, tripulados por norte-americanos e que tenham sido construídos nos Estados Unidos. A Alemanha somente permite a navegação de cabotagem em suas águas costeiras se não houver navios alemães disponíveis. O Japão reserva a embarcações japonesas, em princípio, o direito de realizar navegação de cabotagem no país. Navios japoneses devem ter como proprietários cidadãos japoneses, corporações comerciais sediadas no Japão e controladas por japoneses ou pessoas jurídicas com seu centro de decisão no Japão, sendo seus representantes cidadãos japoneses. A Itália exclui todos os navios de bandeira estrangeira do tráfego doméstico, salvo se o número de embarcações nacionais for insuficiente. A propriedade dos navios não está restrita a cidadãos italianos, podendo estrangeiro que resida há mais de cinco anos no país, bem como a sociedade constituída no exterior mas que tenha no território do Estado a sede administrativa ou o objeto principal da empresa, possuir embarcação italiana. A legislação Argentina fixa que a navegação de cabotagem será praticada unicamente por barcos argentinos, sob o comando de argentinos e com parte da tripulação composta por nacionais, salvo caso de força maior. Também o Chile reserva para navios de bandeira chilena a cabotagem, salvo se a carga ultrapassar 900 toneladas métricas, caso em que o embarcador poderá recorrer a navio estrangeiro. No longo curso prevalece o princípio da reciprocidade.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

3

Emenda Aditiva nº ao PL nº 1.125/95

Dê-se ao artigo 6º a seguinte redação:

"Art. 6º. A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta aos armadores e embarcações dos países de origem ou de destino da mercadoria, além daqueles em que esta transitar, observados os acordos firmados pela União atendido o prncípio da reciprocidade.

Parágrafo único. Em caso de não haver embarcações suficientes para atender a demanda poderá a União permitir, em caráter excepcional e temporário, ouvido o Senado Federal, a navegação de embarcações estrangeiras de terceiros países em suas águas."

JUSTIFICATIVA

A legislação sobre a navegação da cabotagem da maioria dos países, tanto desenvolvidos quanto em desenvolvimento, é extremamente restritiva quanto a essa modalidade de navegação.

A legislação dos Estados Unidos estabelece que a navegação de cabotagem só pode ser realizada por navios de propriedade de cidadãos norte-americanos, tripulados por norte-americanos e que tenham sido construídos nos Estados Unidos. A Alemanha somente permite a navegação de cabotagem em suas águas costeiras se não houver navios alemães disponíveis. O Japão reserva a embarcações japonesas, em princípio, o direito de realizar navegação de cabotagem no país. Navios japoneses devem ter como proprietários cidadãos japoneses, corporações comerciais sediadas no Japão e controladas por japoneses ou pessoas jurídicas com seu centro de decisão no Japão, sendo seus representantes cidadãos japoneses. A Itália exclui todos os navios de bandeira estrangeira do tráfego doméstico, salvo se o número de embarcações nacionais for insuficiente. A propriedade dos navios não está restrita a cidadãos italianos, podendo estrangeiro que resida há mais de cinco anos no país, bem como a sociedade constituída no exterior mas que tenha no território do Estado a sede administrativa ou o objeto principal da empresa, possuir embarcação italiana. A legislação Argentina fixa que a navegação de cabotagem será praticada unicamente por barcos argentinos, sob o comando de argentinos e com parte da tripulação composta por nacionais, salvo caso de força maior. Também o Chile reserva para navios de bandeira chilena a cabotagem, salvo se a carga ultrapassar 900 toneladas métricas, caso em que o embarcador poderá recorrer a navio estrangeiro. No longo curso prevalece o princípio da reciprocidade.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

Deputado **MATHEUS SCHMIDT**

19

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao art. 7º:

"Art. 7º - As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como na navegação de apoio, quando afretadas por armadores de nacionalidade brasileira, residentes e domiciliados no País".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa garantir o afretamento por armadores de nacionalidade brasileira e não por "empresas brasileiras" que, na realidade, serão estrangeiras.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

21

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao art. 7º:

"Art. 7º - As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como na navegação de apoio, quando afretadas por armadores de nacionalidade brasileira, residentes e domiciliados no País".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa garantir o afretamento por armadores de nacionalidade brasileira e não por "empresas brasileiras" que, na realidade, serão estrangeiras.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

68

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao art. 7º:

"Art. 7º - As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como na navegação de apoio, quando afretadas por armadores de nacionalidade brasileira, residentes e domiciliados no País".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa garantir o afretamento por armadores de nacionalidade brasileira e não por "empresas brasileiras" que, na realidade, serão estrangeiras.

Sala das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

CÂMARA DOS DEPUTADOS 27

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

Emenda de Plenário ao Substitutivo do Relator ao P.L. 1.125, de 1995

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se o parágrafo único do Art. 7° do Projeto.

JUSTIFICAÇÃO

A possibilidade de celebração de acordos internacionais pelo Governo Brasileiro permitindo a participação de embarcações de empresas estrangeiras de navegação nas navegações de cabotagem, navegação interior de percurso nacional, bem como a navegação de apoio, condicionado à reciprocidade do outro País, impõe a redução do mercado nacional para a marinha mercante brasileira que deve ser preservada pela sua importância estratégica principalmente no que diz respeito ao comercio exterior.

Sala das Sessões, 20 de novembro de 1996

69

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao art. 8º:

"Art. 8º - O armador de nacionalidade brasileira, residente e domiciliado no País, poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa restringir direitos aos armadores brasileiros.

Sala das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

2

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao art. 8º:

"Art. 8º - O armador de nacionalidade brasileira, residente e domiciliado no País, poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu".

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa restringir direitos aos armadores brasileiros.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 35

PROPOSIÇÃO

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

KX SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE

( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO

AUTOR

DEPUTADO	PARTIDO	UF	PÁGINA
EDUARDO MASCARENHAS	PSDB	RJ	01/ 01

Emenda ao PROJETO DE LEI Nº 1.125 de 1995. (SUBSTITUTIVO)

Dê-se ao artigo 9° e 10° a seguinte redação:

Art. 9° O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou de apoio, bem como na navegação de longo curso ou interior de percurso internacional, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

Suprima-se o inciso IV.

Art.10° Independe de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional:

JUSTIFICATIVA

A preservação dos mecanismos de preferência de cargas objetiva dar aos navios brasileiros prioridade sobre os estrangeiros afretados, e portanto o afretamento de navios estrangeiros deve ocorrer quando não houver disponibilidade de navios brasileiros para efetuar o transporte pretendido.

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

26/ 11/ 96
DATA

ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.

2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.

3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.

2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos:
   PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.

3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.

4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.

5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.

6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.

7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.

8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.

9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.

10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74
PL Nº 1125/1995
423
Caixa: 53
5

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 36

PROPOSIÇÃO

/

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

(X) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE

( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO

AUTOR

DEPUTADO EDUARDO MASCARENHAS | PARTIDO PSDB | UF RJ | PÁGINA 01 / 01

Emenda ao PROJETO DE LEI Nº 1.125, DE 1995.

Suprima-se o inciso IV do art. 9º

JUSTIFICATIVA: desnecessário o inciso IV do art. 9º uma vez que tal critério é julgado pelo órgão competente quando de sua autorização.

INSTRUÇÕES NO VERSO

26 / 11 / 96
DATA

PARLAMENTAR

ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
424

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS 28

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

Emenda de Plenário ao Substitutivo do Relator ao P.L. 1.125, de 1995

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao art. inciso IV do art. 9º do Projeto a seguinte redação:

"Art. 9º. ...

I - ...

IV - Quando as condições de prazo e custo do transporte ou apoio realizado por embarcação brasileira não forem competitivas, a critério do órgão competente, com as oferecidas por embarcações estrangeiras, desde que asseguradas as mesmas condições de competitividade."

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda objetiva assegurar a real equidade em termos de competitividade das empresas de navegação e armadores brasileiros com os estrangeiros. Nesta perspectiva, condiciona a possibilidade de afretamento de embarcação estrangeira nos casos de oferecimento por parte destas de melhores condições de prazo e custo, ao oferecimento das mesmas condições de competitividade. Tais condições devem ser asseguradas pelo Registro Especial Brasileiro.

Sala das Sessões, 20 de novembro de 1996

1

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao inciso I do art. 10:

"Art. 10

.....

I - de bandeira brasileira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional".

JUSTIFICAÇÃO

A embarcação estrangeira deve obter autorização para o afretamento de embarcações, até por uma questão de segurança nacional. Por isso, a excluímos da isenção do caput do art. 10.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

70

Emenda Modificativa nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se a seguinte redação ao inciso I do art. 10:

"Art. 10

.....

I - de bandeira brasileira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional".

JUSTIFICAÇÃO

A embarcação estrangeira deve obter autorização para o afretamento de embarcações, até por uma questão de segurança nacional. Por isso, a excluímos da isenção do caput do art. 10.

Sala das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1996
(Da Sra. Socorro Gomes)

39

Regulamenta o parágrafo único do artigo 178 da Constituição Federal

EMENDA DE PLENÁRIO Nº

Dê-se ao inciso III do art. 10 do substitutivo a seguinte redação, suprimindo-se o parágrafo único:

"Art. 10 Independe de autorização o afretamento de embarcação:

.....

"III - Estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio, desde que o afretador mantenha com estaleiro nacional contrato de construção de embarcação em plena eficácia, de igual ou superior tonelagem de porte bruto para embarcação de carga ou de arqueação bruta para embarcação destinada ao apoio."

JUSTIFICATIVA

A emenda visa vincular a liberdade de afretamento de embarcações com a garantia de utilização da capacidade da indústria naval brasileira.

Sala das Sessões, 26 de novembro de 1996.

AYRTON XEREZ

CÂMARA DOS DEPUTADOS 38

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

Emenda de Plenário ao Substitutivo do Relator ao P.L. 1.125, de 1995

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 10. parágrafo único do Projeto a seguinte redação:

Art. 10. ...

Parágrafo único. O afretamento disposto no inciso III deste artigo fica limitado à tonelagem de porte bruto das embarcações, de tipo semelhante, em construção em estaleiro brasileiro, com contrato em vigência e eficácia.

JUSTIFICAÇÃO

O fortalecimento da marinha mercante nacional deve abranger também a indústria naval, devendo-se pois, criar-se mecanismos de incentivo à este ramo de atividade. As modificações propostas no parágrafo único objetivam além de fortalecer a indústria naval com reflexos futuros em ganhos de competitividade, se reflete também tanto na manutenção e geração de postos de trabalho, quanto na manutenção de corpo técnicos em condições de fazer frente às necessidades nacionais, considerando que a formação do referido corpo técnico requer longo tempo de maturação.

Sala das Sessões, 25 de novembro de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Emenda de Plenário 47

Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, do Poder Executivo

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao parágrafo único do art. 10, do Substitutivo do Relator a seguinte redação:

"Art. 10.....

parágrafo único. O afretamento disposto no inciso III deste artigo fica limitado à tonelagem de porte bruto das embarcações de propriedade da empresa contratante, inclusive daquelas encomendadas a estaleiros brasileiros com contrato de construção em eficácia."

JUSTIFICAÇÃO

A modificação visa incentivar a construção naval brasileira, restringindo o afretamento em substituição à embarcação em construção apenas naquelas encomendadas a estaleiros brasileiros.

Sala das Sessões, em 26 de novembro de 1996.

CÂMARA DOS DEPUTADOS 37

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

Emenda de Plenário ao Substitutivo do Relator ao P.L. 1.125, de 1995

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao caput do art. 11 do Substitutivo do Relator ao Projeto passando à seguinte redação:

" Art. 11. Fica instituído o Registro Especial Brasileiro - REB, a ser regulamentado pelo Poder Executivo no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação".

JUSTIFICAÇÃO

A fixação de prazo de 180 (cento e oitenta) dias para a regulamentação do REB, se faz necessário para que efetivamente seja instituído e aplicado, sem sofrer solução de continuidade, produzindo os seus efeitos no desenvolvimento da atividade marítina nacional.

Sala das Sessões, 25 de novembro de 1996

PT/SP

PT

PTB - PT

PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1996
(Da Sra. Socorro Gomes)

49

Regulamenta o parágrafo único do artigo 178 da Constituição Federal

EMENDA DE PLENÁRIO Nº

Dê-se ao caput do art. 11 a seguinte redação:

"Art. 11 Fica instituído o Registro Especial Brasileiro - REB, que será regulamentado pelo Poder Executivo no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação."

JUSTIFICATIVA

A fixação de prazo para regulamentação do REB se faz necessária para que o mesmo seja de fato instituído e aplicado.

Sala das Sessões, 26 de novembro de 1996.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Emenda de Plenário 46

Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, do Poder Executivo

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao parágrafo 1º do art. 11, do Substitutivo do Relator a seguinte redação:

"Art. 11.....

parágrafo 1º. O financiamento oficial a empresa brasileira de navegação, para construção, conversão, modernização e reparação de embarcação pré-registrada no REB, poderá ser contratado com taxa de juros semelhante à da embarcação para exportação, a ser equalizada pelo Fundo da Marinha Mercante.

JUSTIFICAÇÃO

É muito amplo o conceito de taxas e, principalmente, de encargos. Além disso, atualmente, o financiamento para a aquisição de navios construídos no Brasil tem sido realizado, em grande parte, com recursos do CODEFAT, ficando o FMM com a responsabilidade da equalização das taxas.

Sala das Sessões, em 26 de novembro de 1996.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Emenda de Plenário 48

Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, do Poder Executivo

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao parágrafo 2º do art. 11, do Substitutivo do Relator a seguinte redação:

"Art. 11.....

parágrafo 2º. Fica assegurada às empresas brasileiras a contratação, no mercado internacional, de cobertura de seguro e de resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil para suas embarcações registradas no REB, desde que o mercado interno não ofereça tais coberturas ou preços compatíveis com o mercado internacional.

JUSTIFICAÇÃO

A modificação visa garantir a contratação de seguros a preços compatíveis com as condições internacionais, mantendo a preferência do mercado brasileiro.

Sala das Sessões, em 26 de novembro de 1996.

CÂMARA DOS DEPUTADOS 29

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

Emenda de Plenário ao Substitutivo do Relator ao P.L. 1.125, de 1995

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se o parágrafo 4° do Art. 11 do Projeto.

JUSTIFICAÇÃO

O parágrafo que se pretende suprimir cria a possibilidade de que as convenções e acordos coletivos de trabalho das tripulações de embarcações registradas no Registro Especial Brasileiro possam estabelecer normas e prescrições independentes da CLT.

Tal proposição é absolutamente descabida. O sistema de direitos trabalhista nacional, notadamente no que diz respeito aos marítimos está em consonância com o mercado internacional, por conseguinte, não oferecendo desvantagem competitiva para os armadores e empresas de navegação nacional. Excetue-se deste quadro os trabalhadores de países em grave crise social em que se chegou no limite máximo da falta de dignidade e condições mínimas de trabalho, quando a remuneração paga chega a equivaler tão somente à alimentação consumida pelo trabalhador, ou seja, muito próximo do trabalho escravo. Não podemos acreditar que se deseje ou pretenda colocar institucionalmente o trabalhador brasileiro em condições subumanas.

Sala das Sessões, 20 de novembro de 1996

32

Emenda Supressiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Suprima-se o § 4º do art. 11.

JUSTIFICAÇÃO

Objetiva a presente emenda resguardar os preceitos estabelecidos pela CLT.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

EMENDA SUPRESSIVA Nº 40

Suprima-se o § 6º do artigo 11 do Substitutivo do Relator ao Projeto de Lei nº 1.125/95 renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

Este dispositivo encontra-se contemplado na redação aplicada ao Artigo 4º do presente substitutivo, que define as tripulações nas embarcações brasileiras.

Outro aspecto importante a ser considerado caso haja a exclusão da parcela de tripulação brasileira definida naquele artigo é que o Comandante e o Chefe de Máquinas na profissão de aquaviários são funções que representam o ápice de uma carreira iniciada em postos menores, essenciais à sua formação.

A ascenção é gradual, sendo imprescindível que o tripulante passe por todas as fases da carreira antes de chegar a Chefe de Máquinas ou Comandante.

Concluindo, para que hajam Comandantes e Chefes de Máquinas brasileiros é necessária permanência da redação auferida ao artigo 4º também para as embarcações do REB.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

AYRTON XEREZ

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

71

Emenda nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Dê-se ao § 6º do art. 11 a seguinte redação:

§ 6º Nas embarcações registradas no REB serão brasileiros o Comandante, o Chefe de Máquinas e 2/3 da tripulação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa a garantia dos empregos existentes e a geração de novos.

Sala das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

CÂMARA DOS DEPUTADOS

45

Emenda de Plenário

Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, do Poder Executivo

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao parágrafo 9º do art. 11, do Substitutivo do Relator a seguinte redação:

"Art. 11.....

parágrafo 9º. Ficam isentos do Imposto de Importação (II) e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) os materiais e equipamentos utilizados na construção, conversão, modernização, reparo e manutenção das embarcações registradas no REB.

JUSTIFICAÇÃO

Visa especificar os incentivos concedidos ao setor.

Sala das Sessões, em 26 de novembro de 1996.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

62

310

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

Emenda de Plenário ao Substitutivo do Relator ao P.L. 1.125, de 1995

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se o Art. 12 do Projeto.

JUSTIFICAÇÃO

O artigo que se propõe suprimir com a presente Emenda objetiva atribuir aos armadores brasileiros a prerrogativa de efetuar com pessoal próprio, ou seja sua tripulação ou contratação de pessoal diretamente, as operações portuárias de recebimento, estocagem, embarque, desembarque e entrega de cargas, assim como a estiva, conferência, conserto e vigilância, na navegação de cabotagem e no âmbito do MERCOSUL.

A proposição altera substancialmente a Lei 8.630, de 1993, que trata da modernização dos portos brasileiros, estabelecendo política de pessoal que foi amplamente discutida no contexto próprio.

As alterações, podem gerar inúmeras distorções seja no campo das relações de trabalho ou seja na própria organização do sistema portuário. Nestas condições, qualquer alteração substancial a ser implementada na legislação portuária, deve ser discutida no âmbito da organização portuária e não na organização da navegação de cabotagem, que embora se relacionem diretamente, os possíveis benefícios propiciados à esta última atividade pode provocar impactos negativos na primeira.

Sala das Sessões, 20 de novembro de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

EMENDA SUPRESSIVA Nº 42

Suprima-se o artigo 14 do Substitutivo do Relator ao Projeto de Lei nº 1.125/95 renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A inclusão de regulamentação da praticagem no substitutivo, apresentado pelo relator ao PL 1.125/95, configura uma tentativa de resolver um problema, que clama por uma solução urgente, no fórum inadequado.

O projeto em pauta trata de assuntos relativos à ordenação do transporte aquaviário visando, principalmente, o restabelecimento da competitividade da marinha mercante nacional. A praticagem, item ponderável na composição do propalado "Custo Brasil", está diretamente relacionado à segurança da navegação, matéria que vem sendo abordada em outra proposição que se encontra em tramitação nesta Casa: o PL 4.259/93.

É fundamental evitar que este assunto seja analisado de forma precipitada e superficial, sem levar em consideração os acordos internacionais assumidos pelo País e sem avaliar, cuidadosamente, as repercussões financeiras decorrentes de tal medida.

Especificamente a respeito deste último aspecto, vale salientar que a desobrigação de emprego dos práticos, substituindo-o pelos Comandantes de embarcações destinadas à navegação de cabotagem, com muito pouca qualificação, poderá aumentar, consideravelmente, os valores dos seguros, em face do comprometimento dos rígidos critérios de segurança que devem nortear o tráfego aquaviário.

A reação natural ao alto custo da praticagem e a demora na aprovação do PL 4.259/93, que dispõe sobre a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, não pode servir de argumento para a inclusão de assunto tão díspare no projeto ora em discussão.

É preciso tratar o problema da praticagem de forma desapaixonada, corrigindo as distorções existentes e promovendo uma tramitação mais rápida do PL 4.259/93, ao invés de incluí-lo no PL 1.125/95.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

AYRTON XEREZ

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 34

PROPOSIÇÃO

/

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA (X) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE
( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO

AUTOR

DEPUTADO EDUARDO MASCARENHAS

PARTIDO PSDB | UF RJ | PÁGINA 01 / 02

PROJETO DE LEI - 1.125 (SUBSTITUTIVO)

Emenda ao Artigo 18 do Substitutivo do Deputado José Carlos Aleluia.

Artigo 18°:

Substituir pelo seguinte texto:

"Artigo 18° - É admitida, pelo prazo de dois anos, até que esteja implementado o Registro Especial Brasileiro, a transferência ou exportação de embarcação inscrita no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de empresa brasileira, para a sua subsidiária integral no exterior, atendidas as seguintes exigências;

I. a legislação do país de registro da embarcação deve admitir a requisição de que trata o parágrafo 4° deste artigo:

II. no caso das embarcações ainda não quitadas:

a) manutenção, em nome da empresa brasileira, do financiamento vinculado à embarcação, da mesma forma que novas solicitações de recursos;

b) constituição no país de registro da embarcação, de hipoteca a favor do credor no Brasil;

c) prestação de fiança adicional, pela subsidiária integral, para o financiamento de que trata o inciso I deste artigo.

Parágrafo 1° As embarcações de subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de empresas brasileiras gozarão dos mesmos direitos das embarcações de bandeira brasileira, desde que:

I. sejam brasileiros o Comandante e seu Chefe de Máquinas;

II. sejam observados, no relacionamento trabalhista com as respectivas tripulações, requisitos mínimos estabelecidos por organismos internacionais devidamente reconhecidas.

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

26 / 11 / 96
DATA

ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

ARNALDO MADEIRA } PSDB

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
442

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº 34 (emenda)

2

PROPOSIÇÃO

/

CLASSIFICAÇÃO

DISPOSITIVO:

( ) SUPRESSIVA (X) SUBSTITUTIVA ( ) ADITIVA DE

( ) AGLUTINATIVA ( ) MODIFICATIVA

COMISSÃO

AUTOR

DEPUTADO EDUARDO MASCARENHAS

PARTIDO PSDB | UF RJ | PÁGINA 02 / 02

III. tenham sido construídas no Brasil ou, se construídas no exterior, tenham sido registradas no Brasil até a data a partir da qual passe a viger esta lei.

Parágrafo 2° Aplica-se o disposto no parágrafo anterior às embarcações que já tenham sido anteriormente exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais no exterior de empresas brasileiras.

Parágrafo 3° As embarcações construídas no Brasil e exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais de empresas brasileiras gozarão dos incentivos legais referentes à exportação de bens.

Parágrafo 4° As embarcações de propriedade de empresa brasileira, transferidas ou exportadas para a sua subsidiária integral no exterior, ficam sujeitas à requisição pela autoridade competente, nos casos previstos no art. 137 da Constituição.

JUSTIFICATIVA: Esta emenda tem como objetivo estabelecer imediatamente de forma eficaz condições de competitividade para as empreas brasileiras de navegação.

INSTRUÇÕES NO VERSO

PARLAMENTAR

26 / 11 / 96
DATA

ASSINATURA

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

FORMULÁRIO PARA APRESENTAÇÃO DE EMENDA

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO

INSTRUÇÕES GERAIS

1. Este formulário deverá ser preenchido a máquina, assinado pelo autor da Emenda e entregue à Secretaria da Comissão em quatro vias: original e três cópias, uma das quais servirá como recibo.
2. Para atender ao disposto no inciso II do art. 138 do Regimento Interno, cada Emenda deverá tratar de matéria contida em apenas um dispositivo da proposição, a não ser que se trate de modificações correlatas, de sorte que a aprovação, relativamente a um dispositivo, envolva a necessidade de se alterarem outros.
3. Quando houver assinaturas de apoiamento, estas, identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, serão apostas em outra folha deste formulário, no campo TEXTO/JUSTIFICAÇÃO, completando-se os demais campos que identificam a Emenda.

   No caso de apresentação de Emendas a PEC (Proposta de Emenda à Constituição), as assinaturas, também identificadas pelo nome e número do gabinete do Deputado, poderão ser apostas em folha de papel pautado.

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DOS CAMPOS

1. EMENDA Nº - Não preencher este campo. Destina-se a receber o número da Emenda, o que será providenciado pela Secretaria da Comissão.
2. PROPOSIÇÃO - Escrever o tipo, o número e o ano da proposição. Exemplos: PL Nº 1.245/88, PL Nº 1.245-A/88, PEC Nº 24-A/91.
3. CLASSIFICAÇÃO - Não preencher este campo. Destina-se a ser usado pela Comissão no ordenamento das Emendas.
4. COMISSÃO - Escrever o nome da Comissão em que a Emenda será entregue. Para apresentação de Emendas a PEC, basta escrever neste campo a palavra ESPECIAL.
5. AUTOR - Preencher com o nome do Deputado autor da Emenda.
6. PARTIDO - Escrever a sigla partidária do Deputado autor da Emenda.
7. UF - Escrever a sigla do Estado pelo qual foi eleito o Deputado autor da Emenda.
8. PÁGINA - Deverá ser preenchido da seguinte forma: Nº DA PÁGINA/Nº TOTAL DE PÁGINAS. Assim, quando a Emenda tiver uma única página, esta será numerada: 1/1; Se a Emenda tiver três páginas: a primeira será 1/3, a segunda, 2/3 e a terceira, 3/3.
9. TEXTO/JUSTIFICAÇÃO - Deverá ser utilizado para a redação do texto da Emenda e, a critério do autor, da justificação. O início da justificação deverá estar claramente separado do texto da Emenda pelo título próprio (JUSTIFICAÇÃO). Se o espaço for insuficiente, deverá ser usada outra folha deste mesmo formulário.
10. PARLAMENTAR - Este campo deverá ser assinado pelo Deputado autor da Emenda. A data será aquela em que a Emenda for entregue na Comissão.

OBSERVAÇÃO: Fazer referência clara ao dispositivo a ser emendado (título, capítulo, seção, subseção ou artigo, caput/parágrafo, inciso, alínea, número).

Lote: 74
PL Nº 1125/1995
443
Caixa: 53

CÂMARA DOS DEPUTADOS

25

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

Emenda de Plenário ao Substitutivo do Relator ao P.L. 1.125, de 1995

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao inciso V do art. 18 do Projeto a seguinte redação.

" Art. 18. ...
I. ...
V. sejam observados, no relacionamento trabalhista com as respectivas tripulações de origem brasileira, no mínimo a legislação trabalhista brasileira.

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda objetiva assegurar que, uma vez sendo concedida a prerrogativa de transferência ou exportação de embarcações inscritas no Registro de Propriedade Marítima com gravames, e considerando que no artigo em referência defende-se a estipulação de cota de tripulação brasileira pelo Poder Executivo (Inciso IV) no texto do substitutivo do Relator, e 2/3 conforme Emenda n°. , sejam assegurados aos marítimos brasileiros as mesmas condições trabalhistas que os demais em operação nas embarcações remanescentes no Brasil, fazendo, assim, justiça social.

Sala das Sessões, 20 de novembro de 1996

Chico Vigilante

PT - DF

1

PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995
(DA SRA. SOCORRO GOMES)

VOTAÇÃO, EM TURNO ÚNICO, DO PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995, QUE REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL (TENDO APENSADOS OS DE Nºs 907, 1.125, 1.302 E 1.392, DE 1995); TENDO PARECER DO RELATOR DESIGNADO PELA MESA EM SUBSTITUIÇÃO À COMISSÃO ESPECIAL, PELA REJEIÇÃO DESTE E DOS DE Nºs 907/95, 1.302/95 E 1.392/95, APENSADOS; E PELA APROVAÇÃO DO DE Nº 1.125/95, APENSADO, NOS TERMOS DO SUBSTITUTIVO (RELATOR: SR. JOSÉ CARLOS ALELUIA). **PENDENTE DE PARECER DA COMISSÃO ESPECIAL ÀS EMENDAS DE PLENÁRIO.**

A MATÉRIA TEVE SUA DISCUSSÃO ENCERRADA NA SESSÃO DE ONTEM, DIA 26.

SOBRE A MESA REQUERIMENTO NOS SEGUINTES TERMOS:

PARA OFERECER PARECER ÀS EMENDAS DE PLENÁRIO, EM SUBSTITUIÇÃO À COMISSÃO ESPECIAL, CONCEDO A PALAVRA AO SR. DEPUTADO .... **JOSÉ CARLOS ALELUIA.**

PASSA-SE À VOTAÇÃO.

PARA ENCAMINHAR, CONCEDO A PALAVRA AO SR. DEPUTADO .....

PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1996
(Da Sra. Socorro Gomes)

DESTAQUE DE BANCADA (PSB)

Requeiro, nos termos do § 2º do art. 161, destaque de Bancada para votação em separado do inciso IV do art. 9º do substitutivo de Plenário da Comissão Especial.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

DESTAQUE PARA VOTAÇÃO EM SEPARADO

Destaque-se para votação em separado, nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o inciso IV do art. 9º para suprimi-lo.

JUSTIFICAÇÃO

O Art. 9° diz respeito à necessidade de autorização para o afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem, bem como na navegação de apoio.

O inciso que se pretende suprimir dispõe que não é necessário a autorização "quando as condições de preço e prazo do transporte ou apoio realizado por embarcação de bandeira brasileira não forem competitivas, a critério do órgão competente, com as oferecidas por embarcações estrangeiras.

Note-se que o inciso em foco simplesmente elimina o direcionamento dado aos casos de afretamento previstos nos incisos anteriores (que colocam limites ao ingresso de embarcações estrangeiras na cabotagem brasileira). Implanta uma abertura no mercado que tende a liquidar, ainda no início desta nova fase de incentivo à marinha mercante nacional, com qualquer iniciativa empresarial objetivando a exploração comercial do setor, que estará sempre sujeito à prática do "dumping" desfechada comumente no selvagem mercado internacional de retes por poderosos concorrentes.

O incentivo à concorrência, não deve pecar pela sujeição ao abuso da desproporcionalidade de forças econômica, que pode gerar o massacre do competidor em lugar de troná-lo competitivo.

Sala das Sessões, 25 de novembro de 1996

inciso IV do art. 10 do substitutivo

PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1996
(Da Sra. Socorro Gomes)

27/11

DESTAQUE ~~DE BANCADA~~ BANCADA (PC do B)

Requeiro, ~~nos termos do § 2º do art. 161~~, destaque de Bancada para votação em separado do ~~inciso III do art. 10 do substitutivo~~ de Plenário ~~da Comissão Especial~~.
da Emenda 39

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

art. 11 Substitutivo (caput)

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

DESTAQUE PARA VOTAÇÃO EM SEPARADO

Destaque-se para votação em separado, nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a Emenda de Plenário de nossa autoria ao caput do Art. 11 do Substitutivo do Relator ao P.L. (Emenda nº 37 da Terceira)

JUSTIFICAÇÃO

A fixação de prazo de 180 (cento e oitenta) dias para a regulamentação do REB, se faz necessário para que efetivamente seja instituído e aplicado, sem sofrer solução de continuidade, produzindo os seus efeitos no desenvolvimento da atividade marítina nacional.

Sala das Sessões, 25 de novembro de 1996

art. 11 (caput)

PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1996
(Da Sra. Socorro Gomes)

Retirado a pedido
27/11

DESTAQUE DE BANCADA

Requeiro, nos termos do § 2º do art. 161, destaque de Bancada para votação em separado da emenda Plenário nº 49, referente ao caput do art. 11 do substitutivo de Plenário da Comissão Especial.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

PDT

PROJETO DE LEI N° 846, DE 1996
(Da Sra. Socorro Gomes)

49

Regulamenta o parágrafo único do artigo 178 da Constituição Federal

EMENDA DE PLENÁRIO N°

Dê-se ao caput do art. 11 a seguinte redação:

"Art. 11 Fica instituído o Registro Especial Brasileiro - REB, que será regulamentado pelo Poder Executivo no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação."

JUSTIFICATIVA

A fixação de prazo para regulamentação do REB se faz necessária para que o mesmo seja de fato instituído e aplicado.

Sala das Sessões, 26 de novembro de 1996.

§ 3º do art. 11 do Substitutivo

PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1996
(Da Sra. Socorro Gomes)

DESTAQUE DE ~~BANCADA~~

Requeiro, nos termos do ~~§ 2º do art.~~ do art. 161, destaque de ~~Bancada~~ para votação em separado do § 3º do art. 11 do substitutivo de Plenário da Comissão Especial.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

§§ 4º e 5º do art. 11
do substitutivo

PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1996
(Da Sra. Socorro Gomes)

DESTAQUE DE BANCADA

Requeiro, nos termos do § 2º do art. 161, destaque de Bancada para votação em separado da emenda de Plenário nº 72, referente ao § 4º, § 5º e ~~§ 6º~~ do art. 11 do substitutivo de Plenário da Comissão Especial.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

§ 4º do art. 11 do Substitutivo

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

DESTAQUE PARA VOTAÇÃO EM SEPARADO

Destaque-se para votação em separado, nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o parágrafo 4º do Art. 11 do Substitutivo do Relator ao P.L. referido para suprimi-lo.

JUSTIFICAÇÃO

O parágrafo que se pretende suprimir cria a possibilidade de que não sejam aplicadas as convenções e acordos coletivos de trabalho em vigor relativo às tripulações de embarcações registradas no Registro Especial Brasileiro.

Tal proposição é absolutamente descabida. O sistema de direitos trabalhista nacional representado pela legislação e pelos instrumentos normativos (acordos e convenções coletivas), notadamente no que diz respeito aos marítimos, está em consonância com o mercado internacional, por conseguinte, não oferecendo desvantagem competitiva para os armadores e empresas de navegação nacional. Excetue-se deste quadro os trabalhadores de países em grave crise social em que se chegou no limite máximo da falta de dignidade e condições mínimas de trabalho, quando a remuneração paga chega a equivaler, tão somente, à alimentação consumida pelo trabalhador, ou seja, muito próximo do trabalho escravo. Não podemos acreditar que se deseje ou se pretenda colocar institucionalmente o trabalhador brasileiro em condições subumanas.

Sala das Sessões, 25 de novembro de 1996

§ 5º do Substitutivo
art. 11

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

DESTAQUE PARA VOTAÇÃO EM SEPARADO

Destaque-se para votação em separado, nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o parágrafo 5º do Art. 11 do Substitutivo do Relator ao P.L. referido para suprimi-lo.

JUSTIFICAÇÃO

Os acordos e convenções coletivas celebrados e em vigor, além de se constituírem em direitos adquiridos no âmbito de sua aplicabilidade, não se constituem em perda ou diminuição de competitividade das empresas brasileira de navegação e seus concorrentes internacionais, já que as remunerações se equivalem. O possível desequilíbrio em relação aos custos das empresas internacionais no que diz respeito à tripulação reside nos encargos sociais. Considerando que serão isentas de PIS e COFINS, as empresas registradas no Registro Especial Brasileiro, então o pequeno desequilíbrio existente que poderia implicar em desvantagem competitiva, se não sanada fica bastante reduzida.

Neste contexto, a repactuação através de acordos e convenções coletivas de trabalho com o objetivo de preservar condições de competitividade das empresas nacionais em relação às internacionais, não é aplicável.

Naturalmente não se pode ter como parâmetro de competitividade as empresas que operam com relações trabalhistas de tripulantes filpinos, africanos, etc., que estão próximas e relações escravistas - trabalho em troca de alimentação.

Sala das Sessões, 25 de novembro de 1996

§ 6º do art. 11 do Substitutivo

CÂMARA DOS DEPUTADOS

27/11

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

DESTAQUE PARA VOTAÇÃO EM SEPARADO

Destaque-se para votação em separado, nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o parágrafo 6º do Art. 11 do Substitutivo do Relator ao P.L. referido para suprimi-lo.

JUSTIFICAÇÃO

O presente dispositivo que se pretende suprimir estabelece que "nas embarcações registradas no REB serão necessariamente brasileiros apenas o comandante e o chefe de máquinas".

Este parágrafo é redundante em relação ao art. 4º, que trata da tripulação em embarcações brasileiras. Note-se que as embarcações inscritas no Registro Especial Brasileiro não assumem natureza diferenciada do que as demais embarcações brasileiras. Há uma tendência, inclusive, de que todos as empresas brasileiras de navegação, devido as vantagens previstas, sejam registradas no REB.

Sala das Sessões, 25 de novembro de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

DESTAQUE PARA VOTAÇÃO EM SEPARADO

Destaque-se para votação em separado, nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Art. 14 do Substitutivo do Relator ao P.L. referido para suprimi-lo.

JUSTIFICAÇÃO

O artigo que se pretende suprimir diz respeita à dispensa "da contratação de prático o Comandante de embarcação destinada à navegação a de cabotagem que, em período anterior de no máximo de 12 (doze) meses, tiver operado em determinado porto ou canal por mais de 5 (cinco) vezes".

A dispensa do prático, como proposta, não reflete as condições de operação e segurança no âmbito e realidade dos portos brasileiros.

As correntes marinhas, a movimentação de areia, e outras variações ambientais ao longo do ano, não possibilita que um comandante, por mais experiente que seja, que tenha atracado cinco vezes em um ano, possa dispensar os serviços do prático, que deve proceder as manobras com segurança tanto para a embarcação, quanto para a estrutura portuária.

As consequências desta flexibilização podem ser muito mais onerosas seja para a economia direta do sistema, já que um acidente no âmbito do porto pode provocar sua paralisação por dias, seja pelas consequências ambientais.

Sala das Sessões, 25 de novembro de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Requeiro a Vossa Excelência, nos termos do art. 161, inciso I e § 2º, do Regimento Interno, **destaque para votação em separado** do art. 17 da Substitutivo do Relator ao Projeto de lei nº 1.125, de 1995. (art. 17 da Substitutivo)

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

AYRTON XEREZ

LÍDER DO PSDB

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

72

Emenda Supressiva nº ao PL nº 1.125/95

(Ao Substitutivo do Relator)

Suprima-se os § § 4º e 5º do art. 11.

JUSTIFICAÇÃO

Objetiva a presente emenda resguardar os preceitos estabelecidos pela CLT.

Sala das Sessões, em de novembro de 1996

Dep. Matheus Schmidt

CÂMARA DOS DEPUTADOS 31

PROJETO DE LEI N°. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

Emenda de Plenário ao Substitutivo do Relator ao P.L. 1.125, de 1995

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao inciso IV do art. 18 do Projeto a seguinte redação.

" Art. 18. ...
I. ...
IV. sejam brasileiros o seu comandante, seu Chefe de Máquinas e 2/3 (dois terços) da sua tripulação."

JUSTIFICAÇÃO

A Emenda tem por objetivo assegurar que no caso de constituição de subsidiária integral no exterior por empresa brasileira de navegação, com transferência ou exportação de embarcações inscritas no Registro de Propriedade Marítima, gravadas com hipoteca ou outras garantias à financiamento nacional, seja obrigatório que além do Comandante e do Chefe de Máquinas, a tripulação seja constituída por 2/3 de marítimos brasileiros, ao contrário do que define o substitutivo quando atribui a fixação daquele contingente pelo Poder Executivo.

A possibilidade de constituição de subsidiária integral no exterior por parte das empresas brasileiras de navegação enquanto não seja instalado o Registro Especial Brasileiro já assegura condições de competitividade maiores do que as já existentes diante da atual legislação. O custo da mão-de-obra marítima nacional é compatível, e muitas vezes menor, do que aquele praticados em países da Europa e dos Estados Unidos. Nesta perspectiva, a contratação de mão-de-obra de custo inferior só ocorreria quando provenientes de países com graves problemas sociais que submete seus trabalhadores a remunerações ínfimas correspondentes, tão somente, ao custo da sua alimentação, o que não cremos seja a opção do Brasil em se aproveitar de tal situação de miséria.

Assegurar que dois terços da tripulação seja de marítimos brasileiros, estar-se-á associando uma política de combate ao desemprego nacional à política econômica dirigida à marinha mercante brasileira.

Sala das Sessões, 20 de novembro de 1996

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

EMENDA SUPRESSIVA Nº 43

Suprima-se o artigo 20 do Substitutivo do Relator ao Projeto de Lei nº 1.125/95, renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

O presente Artigo trata de uma generalização inadequada, bastante prejudicial a diversos portos, principalmente os menores, localizados nas regiões Norte e Nordeste do País.

Em portos maiores, a medida poderia até ser adotada, em função da conjuntura, a critério do Conselho de Autoridade Portuária local; mas a fixação dessa obrigatoriedade por Lei tende a "engessar" a atividade portuária e até futuramente, vir a desmoralizar a própria Lei, pela inoportuna aplicação desse dispositivo em determinadas ocasiões.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

AYRTON XEREZ

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Requeiro a Vossa Excelência, nos termos do art. 161, inciso I e § 2º, do Regimento Interno, **destaque para votação em separado** da Emenda de Plenário nº 43 , oferecida ao Substitutivo do Relator ao Projeto de lei nº 1.125, de 1995.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

AYRTON XEREZ

LÍDER DO PSDB

plenario reqed.sam
43

CÂMARA DOS DEPUTADOS

SENHOR PRESIDENTE:

REQUEIRO, NOS TERMOS REGIMENTAIS, DESTAQUE PARA VOTAÇÃO EM SEPARADO DOS ~~INCISOS~~ §§ 4º e 5º DO ART. 33 DO SUBSTITUTIVO DO RELATOR AO PL. Nº 1125/95 PARA SUPRIMI-LO

SALA DAS SESSÕES, 27.11.96

CÂMARA DOS DEPUTADOS 37

PROJETO DE LEI Nº. 1.125, DE 1995

"Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

Emenda de Plenário ao Substitutivo do Relator ao P.L. 1.125, de 1995

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao caput do art. 11 do Substitutivo do Relator ao Projeto passando à seguinte redação:

" Art. 11. Fica instituído o Registro Especial Brasileiro - REB, a ser regulamentado pelo Poder Executivo no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação".

JUSTIFICAÇÃO

A fixação de prazo de 180 (cento e oitenta) dias para a regulamentação do REB, se faz necessário para que efetivamente seja instituído e aplicado, sem sofrer solução de continuidade, produzindo os seus efeitos no desenvolvimento da atividade marítima nacional.

Sala das Sessões, 25 de novembro de 1996

PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1996
(Da Sra. Socorro Gomes)

39

Regulamenta o parágrafo único do artigo 178 da Constituição Federal

EMENDA DE PLENÁRIO Nº

Dê-se ao inciso III do art. 10 do substitutivo a seguinte redação, suprimindo-se o parágrafo único:

"Art. 10 Independe de autorização o afretamento de embarcação:

.....

"III - Estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio, desde que o afretador mantenha com estaleiro nacional contrato de construção de embarcação em plena eficácia, de igual ou superior tonelagem de porte bruto para embarcação de carga ou de arqueação bruta para embarcação destinada ao apoio."

JUSTIFICATIVA

A emenda visa vincular a liberdade de afretamento de embarcações com a garantia de utilização da capacidade da indústria naval brasileira.

Sala das Sessões, 26 de novembro de 1996.

Sandra Cavalcanti - Salvador Gomes

AYRTON XEREZ

Jorge Hage - PSDB

Alexandre Costa - PSDB

Zila - PDT

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Prejudicado
pela aprovação
do artigo 90 na
forma do

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Requeiro a Vossa Excelência, nos termos do art. 161, inciso I e § 2º, do Regimento Interno, **destaque para votação em separado** da Emenda de Plenário nº 41 , oferecida ao Substitutivo do Relator ao Projeto de lei nº 1.125, de 1995.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

AYRTON XEREZ

LÍDER DO PSDB

plenario reqcd.sam
43

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.125/95

EMENDA SUPRESSIVA Nº 41

Suprima-se o artigo 12 do Substitutivo do Relator ao Projeto de Lei nº 1.125/95 renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo ressaltar a impropriedade de se misturar temas que, embora possam até guardar uma certa correlação, são absolutamente distintos, quais sejam: a regulamentação do artigo 178 da Carta Magna (objetivo declarado da proposição do Poder Executivo) e o ordenamento do trabalho portuário. Levado a efeito com a aprovação recente, por esta Casa, da Lei nº 8.630/93. (Lei dos Portos).

O dispositivo que pretendemos suprimir nasceria inócuo e enfraquecido, uma vez que a Lei 8.630/93 já prevê de forma geral os casos de dispensa da intervenção da mão-de-obra avulsa nas operaçõess portuárias (inciso I e II do § 1º do art. 8º).

Reiterar o mesmo dispositivo significaria reconhecer que a Lei 8.630/93 não pegou, e acreditar que, com redação um pouco diferente, uma lei posterior pudesse, por si só, vir a ser obedecida. O que falta aí não é uma nova lei, nem uma nova redação, mas munir o Estado dos instrumentos necessários ao cumprimento da lei em vigor.

O Poder Executivo vem empreendendo através do Grupo Executivo de Modernização dos Portos um grande esforço para aplicação da LEI DOS PORTOS, com negociações demoradas e complexas envolvendo todos os profissionais participantes das atividades portuárias. A aprovação deste dispositivo influenciará o êxito de tais negociações, e não garantirá a eficácia do resultado que pretende.

Sala das Sessões, de novembro de 1996.

AYRTON XEREZ

PFL-RJ

GER 20.01.0050.5 – (ABR/91)

CABOTAGEM (PL. 846/95 - PL. 1125/95)

EMENDA Nº	COMISSÃO ESPECIAL
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	
25	
26	
27	
28	
29	

CABOTAGEM (PL. 846/95 - PL. 1125/95)

EMENDA Nº	COMISSÃO ESPECIAL
30	A
31	R
32	R
33	A
34	R
35	R
36	A
37	R
38	A
39	A P
40	R
41	A
42	A
43	A
44	A
45	R
46	A
47	A P
48	A
49	R
50	R
51	R
52	R
53	R
54	R
55	R
56	A
57	R
58	R

CABOTAGEM (PL. 846/95 - PL. 1125/95)

EMENDA Nº	COMISSÃO ESPECIAL
59	AP
60	R
61	R
62	R
63	R
64	R
65	A
66	R
67	R
68	R
69	R
70	R
71	R
72	R

FOLHA DE INSCRIÇÃO PARA ENCAMINHAMENTO, EM TURNO ÚNICO, DO PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995 (CABOTAGEM)

RELAÇÃO DE ORADORES **CONTRÁRIOS À** PROPOSIÇÃO.....

1 ~~JORGE ARBAGE~~ (SOCORRO GOMES

2 (TELMA SOUZA)

3 Sandra Faraj

4

5

6

7

8

9

10

RELAÇÃO DE ORADORES **A FAVOR DA** PROPOSIÇÃO.....

1 AYRTON XEREZ

2 EDUARDO MASCARENHAS

3

4

5

6

7

8

9

10

EM VOTAÇÃO A SUBEMENDA SUBSTITUTIVA OFERECIDA PELO RELATOR ÃS EMENDAS DE PLENÁRIO E AO 1º SUBSTITUTIVO, ressalvados os destaques

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM

(se aprovada) - ESTÁ PREJUDICADA A PROPOSIÇÃO INICIAL, OS PROJETOS APENSADOS E O 1º SUBSTITUTIVO.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO

27/11

Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara dos Deputados:

Requeremos, nos termos do Art. 162, inciso XIV, do Regimento Interno, votação em globo de todos os destaques simples apresentados ao Projeto de Lei nº 846-C/95, da Dep. Socorro Gomes.

Sala das Sessões, em 27 de novembro de 1996.

DEP. BENITO GAMA
LÍDER GOVERNO

PFL - PTB = PTS

PSDB

DEP. ARNALDO MADEIRA

PMDB

SUBEMENDA SUBSTITUTIVA DO RELATOR ÀS EMENDAS DE PLENÁRIO E AO SUBSTITUTIVO ORIGINAL

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Capítulo I

Do Âmbito da Aplicação

Art. 1º Esta lei se aplica:

I - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações brasileiras;

II - às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros;

III - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações estrangeiras, quando amparados por acordos firmados pela União;

Parágrafo único. Excetuam-se do disposto neste artigo:

I - os navios de guerra e de Estado que não estejam empregados em atividades comerciais;

II - as embarcações de esporte e recreio;

III - as embarcações de turismo;

IV - as embarcações de pesca;

V - as embarcações de pesquisa.

2

Capítulo II

Das Definições

Art. 2º Para os efeitos desta lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o Comandante e a tripulação;

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado;

III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;

IV - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial;

V - empresa brasileira de navegação: pessoa jurídica constituida segundo as leis brasileiras, com sede no país, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente;

VI - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;

VII - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias;

VIII - navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;

IX - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

X - navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;

XI - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

XII - suspensão provisória de bandeira: ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país;

XIII - frete aquaviário internacional: mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzida por embarcação.

Capítulo III

Da Bandeira das Embarcações

Art. 3º Terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações:

I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira;

II - sob contrato de afretamento a casco nu, por empresa brasileira de navegação, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem.

Capítulo IV

Da Tripulação

Art. 4º Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante, o Chefe de Máquinas e dois terços da tripulação.

Capítulo V

Dos Regimes da Navegação

Art. 5º A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo curso é aberta aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

§ 1º As disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, só se aplicam às cargas de importação brasileira de países que pratiquem, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício, subsídio, favor governamental, ou prescrição de cargas em favor de navio de sua bandeira.

4

§ 2º Para os efeitos previstos no parágrafo anterior, o Poder Executivo manterá, em caráter permanente, a relação dos países que estabelecem proteção às suas bandeiras.

§ 3º O Poder Executivo poderá suspender a aplicação das disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, quando comprovada a inexistência ou indisponibilidade de embarcações operadas por empresas brasileiras de navegação, do tipo e porte adequados ao transporte pretendido, ou quando estas não oferecerem condições de preço e prazo compatíveis com o mercado internacional.

Art. 6º A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta às empresas de navegação e embarcações de todos os países, exclusivamente na forma dos acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Art. 7º As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos artigos 9º e 10 desta lei.

Parágrafo único. O governo brasileiro poderá celebrar acordos internacionais que permitam a participação de embarcações estrangeiras nas navegações referidas no *caput*, mesmo quando não afretadas por empresas brasileiras de navegação, desde que idêntico privilégio seja conferido à bandeira brasileira nos outros Estados contratantes.

Capítulo VI

Dos Afretamentos de Embarcações

Art. 8º A empresa brasileira de navegação poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu.

Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional, no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo, bem como a

5

casco nu na navegação de apoio portuário, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

I - quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;

II - quando verificado interesse público, devidamente justificado.

III - quando em substituição a embarcações em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, enquanto durar a construção, por período máximo de 36 (trinta e seis) meses, até o limite:

a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcações de carga;

b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

Parágrafo único. A autorização de que trata este artigo também se aplica ao caso de afretamento de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional, quando o mesmo se realizar em virtude da aplicação do § 3° do art. 5° desta lei.

Art. 10. Independe de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

II -estrangeira, quando não aplicáveis as disposições do Decreto-lei n° 666, de 2 de julho de 1969 e suas alterações, para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

III - de bandeira brasileira para a navegação de cabotagem, interior, de apoio portuário e de apoio marítimo;

IV - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo, limitado ao dobro da tonelagem de porte bruto das embarcações, de tipo semelhante, por ela encomendadas a estaleiro brasileiro instalado no País, com contrato de construção em eficácia, adicionado de metade da tonelagem de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente.

6

Capítulo VII

Do Apoio ao Desenvolvimento da Marinha Mercante

Art. 11. Fica instituído o Registro Especial Brasileiro - REB, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação.

§ 1º O financiamento oficial à empresa brasileira de navegação, para construção, conversão, modernização e reparação de embarcação pré-registrada no REB, contará com taxa de juros semelhante à da embarcação para exportação, a ser equalizada pelo Fundo da Marinha Mercante.

§ 2º Fica assegurada às empresas brasileiras de navegação a contratação, no mercado internacional, de cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil para suas embarcações registradas no REB, desde que o mercado interno não ofereça tais coberturas ou preços compatíveis com o mercado internacional.

§ 3º Fica a receita do frete de mercadorias transportadas entre o país e o exterior pelas embarcações registradas no REB isenta das contribuições para o PIS e o COFINS.

§ 4º Não são aplicáveis ao REB as atuais condições estabelecidas por convenções e acordos coletivos de trabalho das tripulações de embarcações de bandeira brasileira.

§ 5º Deverão ser celebrados novas convenções e acordos coletivos de trabalho para as tripulações das embarcações registradas no REB, os quais terão por objetivo preservar condições de competitividade com o mercado internacional.

§ 6º. Nas embarcações registradas no REB serão necessariamente brasileiros apenas o Comandante e o Chefe de Máquinas.

§ 7º O frete aquaviário internacional, produzido por embarcação de bandeira brasileira registrada no REB, não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil.

§ 8º As embarcações inscritas no REB ficam isentas do recolhimento de taxa para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo.

§ 9º A construção, conservação, modernização e o reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB serão, para todos os efeitos legais e fiscais, equiparadas à operação de exportação.

§ 10. As empresas brasileiras de navegação, com subsidiárias integrais proprietárias de embarcações construídas no Brasil, transferidas de sua matriz brasileira, ficam autorizadas a restabelecer o registro brasileiro como de propriedade da mesma empresa nacional, de origem, sem incidência de impostos ou taxas.

§ 11. A inscrição no REB será feita no Tribunal Marítimo e não suprime, sendo complementar, o registro de propriedade marítima, conforme dispõe a Lei nº 7.562, de 3 de fevereiro de 1988.

§ 12. Caberá ao Poder Executivo regulamentar o REB, estabelecendo as normas complementares necessárias ao seu funcionamento e as condições para a inscrição de embarcações e seu cancelamento.

Art. 12. São extensivos às embarcações que operam na navegação de cabotagem e nas navegações de apoio portuário e marítimo os preços de combustível cobrados às embarcações de longo curso.

Art. 13. O Poder Executivo destinará, através de regulamento, um percentual do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, a título de compensação pela perda de receita imposta pelo § 8º do Art. 11 desta lei.

Art. 14. Destinar-se-á ao Fundo da Marinha Mercante - FMM 100% (cem por cento) do produto da arrecadação do AFRMM recolhido por empresa brasileira de navegação, operando embarcação estrangeira afretada a casco nu.

Parágrafo único. Quando gerado por embarcação estrangeira afretada a casco nu em substituição a embarcação de tipo e porte semelhante em construção ou reparação em estaleiro brasileiro, o AFRMM terá, por um período máximo de 36 (trinta e seis) meses, contados da data da assinatura do contrato de construção ou reparação, a mesma destinação do produzido por embarcação de registro brasileiro.

Capítulo VIII

Das Infrações e Sanções

Art. 15. A inobservância do disposto nesta lei sujeita o infrator às seguintes sanções:

I - multa, no valor de até R$ 10,00 (dez reais) por tonelada de arqueação bruta da embarcação;

II - suspensão da autorização para operar, por prazo de até seis meses.

Capítulo IX

Das Disposições Transitórias

Art. 16. Caso o Registro Especial Brasileiro não seja regulamentado no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da data de publicação desta lei, será admitida, até que esteja regulamentado o REB, a transferência ou exportação de embarcação inscrita no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de empresa brasileira, para a sua subsidiária integral no exterior, atendidas, no caso daquelas ainda não quitadas, as seguintes exigências:

I - manutenção, em nome da empresa brasileira, do financiamento vinculado à embarcação, da mesma forma que novas solicitações de recursos;

II - constituição, no país de registro da embarcação, de hipoteca a favor do credor no Brasil;

III - prestação de fiança adicional, pela subsidiária integral, para o financiamento de que trata o inciso I deste artigo.

§ 1º As embarcações transferidas ou exportadas para as subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de empresas brasileiras gozarão dos mesmos direitos das embarcações de bandeira brasileira, desde que:

I - sejam brasileiros o seu Comandante e seu Chefe de Máquinas;

II - sejam observados, no relacionamento trabalhista com as respectivas tripulações, requisitos mínimos estabelecidos por organismos internacionais devidamente reconhecidos;

III - tenham sido construídas no Brasil ou, se construídas no exterior, tenham sido registradas no Brasil até a data a partir da qual passe a viger esta lei;

IV - submetam-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras, sob as mesmas condições das embarcações de bandeira brasileira.

§ 2º Aplica-se o disposto no parágrafo anterior às embarcações que já tenham sido anteriormente exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais no exterior de empresas brasileiras.

§ 3º As embarcações construídas no Brasil e exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais de empresa brasileira gozarão dos incentivos legais referentes à exportação de bens.

§ 4º O descumprimento de qualquer das exigências estabelecidas neste artigo implica a perda dos direitos previstos no § 1º .

Art. 17. Por um prazo de 10 (dez) anos, contado a partir da data que passar a viger esta lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Parágrafo único. O Fundo da Marinha Mercante ressarcirá as empresas brasileiras de navegação das parcelas previstas nos incisos II e III do Art. 8º do Decreto-lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, republicado de acordo com o Decreto-lei nº 2.414, de 12 de fevereiro de 1988, que deixarão de ser recolhidas em razão da não incidência estabelecida neste artigo.

Capítulo X

Das Disposições Finais

Art. 18. A ordenação da direção civil do transporte aquaviário em situação de tensão, emergência ou guerra terá sua composição, organização administrativa e âmbito de coordenação nacional definidos pelo Poder Executivo.

Art. 19. O frete aquaviário internacional produzido por embarcação de bandeira brasileira não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil.

Art. 20. O § 2º do Art. 2º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a ter a seguinte redação:

"§ 2º Independe de concessão, permissão ou autorização o transporte de cargas pelos meios rodoviário e aquaviário.".

Art. 21. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 22. Revoga-se o Decreto-lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970 e o art. 6º da Lei nº 7.562, de 3 de fevereiro de 1988.

Deputado José Carlos Aleluia
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COTA

SENHOR PRESIDENTE

REQUEIRO NOS TERMOS REGIMENTAIS

DESTAQUE PARA VOTAÇÃO EM SEPARADO DO ART 11 § 6º DO SUBSTITUTIVO DO RELATOR DE PLENÁRIO AO P.L. 1.325/96, PPMA SUPRIMI-LO.

SALA DAS SESSÕES, 27.11.96

DOV HLCDOMIRO/FLORAVANTE

Sandra Feitosa - PSDB

Socorro Gomes - PCdoB

CÂMARA DOS DEPUTADOS
SECRETARIA-GERAL DA MESA - SGM
Serviço Eletrônico de Votação / Núcleo de Informática.
Nº da Vot.: 226

S = _____
N = _____
A = _____
T = _____

Data: 27/11/96.

Votação: PL. 846/95 - DVS § 6º do Art. 11

\+ —

Nº	DEPUTADO:	O VOTO É: SIM	NÃO	ABST.		PAINEL SIM	NÃO	ABST.
		+3					-1	-1
1	YEDA CRUSIUS - RS	X					X	
2	RENATO JOHNSSON - PR	X						X
3	NAIR XAVIER LOBO - GO	X						
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
		SIM	NÃO	ABST.		NO TOTAL		
	TOTAL DE RETIFICAÇÕES :	+3	-1	-1		+1		

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COTA

SENHOR PRESIDENTE

REQUEIRO NOS TERMOS REGIMENTAIS DESTAQUE PARA VOTAÇÃO EM SEPARADO DO ART. 16 DO SUBSTITUTIVO DO RELATOR AO PL Nº 1125/96 PARA SUPRIMI-LO.

27/11

SALA DAS SESSÕES EM 27.11.96

Deputado - PT

DEP. WALDOMIRO FIORAVANTE

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COTA

Aprovado a decurso
27/11

SENHOR PRESIDENTE.

REQUEIRO NOS TERMOS REGIMENTAIS DESTAQUE PARA VOTAÇÃO EM SEPARADO ~~DA EMENDA Nº 31 QUE SE~~ DO INCISO IV DO ART. 18 DA EMENDA DE PLENÁRIO Nº 31, PARA SUBSTITUIÇÃO DO ~~XX~~ INCISO I DO § 1º DO ART. 16 DO SUBSTITUTIVO DO RELATOR AO ~~PROJETO~~ P.L. Nº 1125/96

SALA DAS SESSÕES EM 27.11.96

DEP. WALDOMIRO FIORAVANTE - PT

(SE HOUVER)

EM VOTAÇÃO O SUBSTITUTIVO OFERECIDO PELO RELATOR DESIGNADO PELA MESA EM SUBSTITUIÇÃO À COMISSÃO ESPECIAL, RESSALVADOS OS DESTAQUES.

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

(SE APROVADO) - ESTÁ PREJUDICADA A PROPOSIÇÃO INICIAL E OS PROJETOS DE LEI APENSADOS.

(SE REJEITADO O SUBSTITUTIVO)

EM VOTAÇÃO AS EMENDAS Nºs 1, 8, 10 E 12 OFERECIDAS NA COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO, COM PARECER PELA APROVAÇÃO.

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

EM VOTAÇÃO AS EMENDAS Nºs 2 A 7, 9, 11, 13 A 30, OFERECIDAS NA COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO, COM PARECER PELA REJEIÇÃO.

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

EM VOTAÇÃO AS EMENDAS DE PLENÁRIO Nºs .....
COM PARECER PELA APROVAÇÃO, RESSALVADOS OS DESTAQUES.

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

EM VOTAÇÃO AS EMENDAS DE PLENÁRIO Nºs .....,
COM PARECER PELA REJEIÇÃO, RESSALVADOS OS DESTAQUES.

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

EM VOTAÇÃO A REDAÇÃO FINAL.

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

A MATÉRIA VAI AO SENADO FEDERAL.

PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995
(DA SRA. SOCORRO GOMES)

DISCUSSÃO, EM TURNO ÚNICO, DO PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995, QUE REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL (TENDO APENSADOS OS DE NºS 907, 1.125, 1.302 E 1.392, DE 1995); PENDENTE DE PARECER DA COMISSÃO ESPECIAL.

Sobre a mesa Requerimento

PARA OFERECER PARECER, EM SUBSTITUIÇÃO À COMISSÃO ESPECIAL, CONCEDO A PALAVRA AO SR. DEPUTADO ..... **JOSÉ CARLOS ALELUIA** .....

NÃO HAVENDO ORADORES INSCRITOS,

DECLARO ENCERRADA A DISCUSSÃO.

Senhor Presidente,

Requeiro-os, nos termos regimentais, a RETIRADA de pauta do PL nº 846-A/95, item 1 da pauta da sessão de hoje.

Sala das Sessões, em 19 de novembro de 1996

Edi-Lo Pinheiro
PMDB - RO

Vivaldo Barbosa

AYRTON XÉREZ
PSDB

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Submeta-se ao Plenario.

Em / / 96 Presidente

R E Q U E R I M E N T O

09/7/96

Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara dos Deputados:

Requeremos, nos termos do Art. 155 do Regimento Interno, urgência para a apreciação do Projeto de Lei nº 1.125/95, do Poder Executivo, que "dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências".

Sala das Sessões, em 03 Julho 1996

- LIDERANÇA DO GOVERNO

- PFL - PTB

José Anibal - PSDB

Thyrsis Elley. PMDB

- PPB/PL

CÂMARA DOS DEPUTADOS
SECRETARIA-GERAL DA MESA - SGM
Serviço Eletrônico de Votação

DATA: 09/07/96.

(135)

Votação: PL. 1125/95 - Req. Urgência

+ | – |

Nº	DEPUTADO:	O VOTO É: SIM	NÃO	ABST.	PAINEL SIM	NÃO	ABST.
		+5	—	—	-3	-	-1
1	PHILEMON RODRIGUES - MG	X					X
2	ROBERTO JEFFERSON - RJ	X			X		
3	OSWALDO SOLER - MT	X			=	=	=
4	Robson Tuma - SP	X			X		
5	MALULY NETTO - SP	X			X		
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
		SIM	NÃO	ABST.			
	TOTAL DE RETIFICAÇÕES:	+2	0	-1	←		

SGM/Núcleo de Informática

+ 1 NO PAINEL

PL 1125 — Urgência

RESULTADO DE VOTAÇÃO:

	PAINEL	RETIFICAÇÕES	RESULTADO FINAL
SIM	323	+2	325
NÃO	105		105
ABST.	4	−1	3
TOTAL	432	+1.	433

CAMARA DOS DEPUTADOS
PROCESSO : 96/123264 (V. 1)
DATA : 04.11.1996 15:16:51
ASSUNTO : PROPOSIÇÕES LEGISLATIVAS
INTERESSADO: CONFES
PROCEDENCIA: CONFES
ORGAO : SEC/PRESI

De ordem, ao [illegible] Secretário - Ger[illegible]
Em, 01/11/96.
Cristina de [illegible]áima Nunes de Que[illegible]
Chefe de Gabinete

À Comissão de Viação e Transportes (art. 253 do RICD).

Em 05/12/ 96.

PRESIDENTE

Lote: 74 Caixa: 53

PL Nº 1125/1995

497

SECRETARIA - GERAL DA P

Recebido

Órgão Presidência n.º 3085

Data: 04/11/96 Hora: 16:00

Ass: Ponto: 3702

SGm

SGM/P nº 994 /96 Brasília, 02 de dezembro de 1996.

Senhor Presidente,

Em atenção ao Ofício nº 095-CONFES, de 22 de outubro de 1996, referente ao Projeto de Lei nº 1.125/96, onde é solicitado que se envide esforços necessários para evitar que trabalhos portuários sejam realizados em condições não pactuadas em convenções coletivas de trabalho, comunico que encaminhei referido ofício à Comissão de Viação e Transportes desta Casa.

Colho o ensejo para expressar a Vossa Excelência protestos de alta estima e distinta consideração.

LUIS EDUARDO
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
LUIZ FERNANDO B. SANTOS
Presidente do CONFES
Espírito Santo

ccp/12

À Comissão de Viação e Transportes (RICD, Art. 253)

Em 02 / 12 / 96.

PRESIDENTE

Carta AAB-035/96

Rio de Janeiro, 01 de novembro de 1996

Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara dos Deputados,

A tramitação do Projeto de Lei 1125 no Congresso Nacional vem preocupando sobremodo o segmento marítimo brasileiro, principalmente quando vemos reivindicações legítimas serem questionadas quanto à validade de suas implantações.

Se compararmos o apoio que o Governo Brasileiro vem dando ao setor, com as medidas adotadas por outros países, aí é que ficamos perplexos.

Recentemente os EUA aprovaram, conforme decisão do Senado (88 votos a favor e 10 contra) e forte apoio do Presidente Bill Clinton, subsídios de US$ 1 bilhão para assegurar a operação da frota mercante daquele país.(Favor ver anexo "A")

São conhecidos por todos os incentivos que os governos da China, Japão, Austrália, Noruega, Suécia, Finlândia, Suíça, etc dão as suas frotas mercantes e à indústria naval.

As medidas adotadas por estes países visam a geração de divisas decorrentes do frete marítimo bem como a gerar empregos, assegurar transporte competitivo para os seus produtos, etc.

Ora, no Brasil 97% do nosso comércio exterior são feitos pelo mar e apenas 8% desse total em navios de bandeira brasileira.

Este diminuto desempenho da bandeira brasileira, deixada à deriva e desassistida pelo país nos últimos anos, pressiona fortemente nossa balança de pagamentos, fato de há muito apontado por nós, em diversos foros e, agora finalmente reconhecido pelo Governo, mais especificamente pelo Banco Central, através do seu Chefe do Departamento Econômico, Altamir Lopes.

De acordo com artigo publicado na Gazeta Mercantil de 21/10/96 (Favor ver anexo "B"), analisando o preocupante desempenho de nossas transações correntes em setembro e nos últimos 16 meses, o Dr. Altamir Lopes declara:

"O processo de desarticulização da Marinha Mercante do Brasil tem trazido impacto sobre as contas externas".

"As despesas com fretes e passagens pagas ao exterior atingiram US$ 3,957 bilhões nos últimos nove meses,.....",

Por que então não adotar políticas semelhantes as dos demais países para reverter tal situação?

Rua Visconde de Inhaúma, 134 Grupos 1906 a 1912 - Centro - Rio de Janeiro
Tel.: (021) 283-2509 - Fax: (021) 283-0893 - CEP 20094-900

ASSOCIAÇÃO DE ARMADORES BRASILEIROS

Não queremos subsídios idênticos aos dos EUA, mesmo porque conhecemos as nossas carências e possibilidades. Não queremos o impossível.

Queremos sim o possível, o razoável, para podermos caminhar apoiados por um Governo atento às condições oferecidas em todo o mundo e capaz de estimular este importante setor da economia nacional.

Queremos igualdade de competição e que não exportemos proteção para navios e empresas de navegação estrangeiros.

Diante das medidas adotadas pelos países mencionados, as soluções propostas pelos armadores nacionais chegam a ser tímidas.

Oferecemos incentivos para a implantação de novas indústrias no país, em condições especiais. E o que fazemos para soerguer a indústria naval, cujo parque brasileiro já mostrou nas décadas de 70/80 a sua capacidade e detém tecnologia de ponta?

Porque não dar as mesmas condições especiais à Marinha Mercante Nacional para que possa transportar os produtos que serão produzidos pelas novas industrias, recém instaladas no país, com os mesmos incentivos?

Por que insistir em não considerar a prestação de serviços como um bem de exportação?

Porque desconhecer os elevados níveis de desemprego no Setor Marítimo e na Indústria Naval, motivados pela sucessão de erros na tentativa de implantar legislação incoerente com as realidades brasileira e mundial?

Porque não implantar uma política de transporte integrado, a longo prazo, dando ao empresariado a confiança e a certeza de que seu investimento não estará ao sabor de políticas inconsistentes?

Somente com uma Marinha Mercante forte, teremos o controle do nosso comércio exterior e estaremos prontos para cumprir nosso papel de auxiliar o país a ter um melhor desempenho na sua balança de pagamentos.

É o momento de parar de virar as costas para o mar.

Respeitosamente,

Melton Soares Júnior
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Federal
Luís Eduardo Magalhães
Câmara dos Deputados
CEP 70. 160-900 - Brasília-DF

Rua Visconde de Inhaúma, 134 Grupos 1906 a 1912 - Centro - Rio de Janeiro
Tel.: (021) 283-2509 - Fax: (021) 283-0893 - CEP 20094-900

ANEXO "A"

pensou no assunto por uns dias e co

O Globo 6/10/94

Senado dos EUA aprova US$ 1 bi para subsídios

Dinheiro vai sustentar transporte marítimo, que está em decadência

Do New York Times

O Senado americano aprovou um amplo plano de subsídios de US$ 1 bilhão para sustentar o transporte marítimo privado por mais de dez anos. A decisão dos senadores, tomada por 88 votos a favor e dez contra, foi o resultado de um intenso lobby que reuniu sindicatos, empresas de transporte marítimo e lideranças políticas de estados litorâneos. A Câmara já havia aprovado o plano no fim do ano passado.

O presidente Bill Clinton deu forte apoio ao plano, como uma forma de assegurar a manutenção da frota de marinha mercante do país, que enfrenta problemas. Clinton também quis assegurar para o Pentágono condições de utilizar os navios mercantes privados em caso de necessidade.

Críticos, no entanto, denunciaram o plano como um péssimo exemplo de como as empresas privadas americanas se socorrem nos cofres públicos quando precisam. Em 1993, um grupo de trabalho recomendou que os subsídios ao transporte marítimos fossem reduzidos.

Até o Comitê de Orçamento da Câmara, controlado pelos deputados republicanos, pôs o problema do transporte marítimo na lista dos programas mais suscetíveis de indagações depois que os republicanos assumiram o Congresso, há dois anos.

Frota dos EUA tinha dois mil navios em 1940 e tem hoje 320

— Esse programa fará com que o contribuinte tenha despesas maiores e nenhum benefício no que se refere à segurança adicional — afirmou o senador Charles Grassley, republicano de Iowa.

A frota mercante americana tem se reduzido drasticamente. Em 1940 era composta por dois mil navios; em 1970, esse número já tinha caído para 850; hoje, é constituída por apenas 320 navios. Para continuar operando, cada uma dessas embarcações consome até US$ 3 milhões mensais em subsídios.

A frota comercial americana, que tem um papel importante na viabilização das exportações do país, diminui enquanto aumenta o déficit comercial. Em julho, segundo as contas do Departamento do Comércio, o déficit cresceu 42,7%, de US$ 8,2 bilhões para US$ 11,7 bilhões. A China, pela primeira vez na história, substituiu o Japão como maior responsável pelo déficit. ■

País tem em setembro o pior déficit na sua conta de transações correntes

Naquele mês, governo gastou US$ 2,4 bi em viagens internacionais

por Ivanir José Bortot
do Brasília

O Brasil teve, em setembro, o pior déficit na sua conta de transações correntes nos últimos 16 meses. Este desempenho representa mais uma queda de 38% nas captações de recursos externos. Com isso, o saldo das reservas internacionais no conceito de liquidez passou de US$ 59,643 bilhões, em agosto, para US$ 58,775 bilhões no último mês.

O agravamento do déficit da balança comercial, o aumento no desembolso com juros da dívida externa, a elevação do volume de remessas de lucro das empresas ao exterior e pagamento de viagens internacionais provocaram um déficit no balanço de transações correntes de R$ 2,252 bilhões em setembro, indicando um crescimento de 50% sobre o mês anterior.

O déficit de transações correntes acumulado entre janeiro e setembro de 1996 passou para US$ 13,527 bilhões, ficando apenas 3% inferior ao do mesmo período do ano passado, quando houve um impacto muito grande da balança comercial no primeiro semestre do ano. "É um desempenho que foi muito influenciado pelo pagamento dos juros, remessas de lucros das empresas e o fraco ingresso de recursos unilaterais", disse o chefe do Departamento Econômico do Banco Central (BC), Altamir Lopes.

O Banco Central pagou R$ 8,5 bilhões de juros nos nove primeiros meses do ano, 20% a mais do que no ano passado. As receitas obtidas pelo País com juros de aplicações feitas no exterior renderam R$ 2 bilhões, sendo quase 90% em decorrência da remuneração das reservas internacionais.

As despesas com viagens internacionais atingiram em setembro US$ 1,477 bilhões um valor maior do



Altamir Lopes

valor os gastos com passagens aéreas e portuárias que são contabilizadas na conta de transportes. O processo de desarticulação da Marinha Mercante do Brasil tem trazido impacto sobre as contas externas.

As despesas com fretes e passagens pagas no exterior atingiram US$ 3,957 bilhões nos últimos nove meses, ficando no mesmo nível do ano passado, mas muito maior do que nos últimos anos.

A remessa de lucro das empresas ao exterior foi em setembro de US$ 539 milhões e no ano já chega a US$ 2,575 bilhões. O impacto só não acabou sendo maior sobre as contas externas devido à repatriação de capital feita por empresas brasileiras e o Banco do Brasil. O diretor de Finanças do Banco do Brasil, Carlos Gilberto Caetano, disse que até o final do ano a instituição irá trazer US$ 2,1 bilhões ativos aplicados no exterior.

A indefinição sobre as trajetórias do comportamento dos juros internacionais e domésticos contribuiu no refluxo de entrada de novos recursos. O fluxo de ingresso de recursos externos caiu R$ 2,3 bilhões entre agosto e setembro.

"A expectativa sobre mudan-

O saldo das captações em moeda, investimentos e financiamentos feitos no exterior somaram até setembro US$ 52 bilhões, cerca de US$ R$ 14 bilhões a mais do que no mesmo período do ano passado. O maior crescimento de captações vem ocorrendo no setor não financeiro.

"São empresas que estão buscando recursos no exterior com juros muito menores em operações diretas", disse Lopes. Nos últimos nove meses deste ano foram realizadas 167 operações de lançamento de bônus e papéis de empresas brasileiras no exterior. No conjunto foram captados US$ 7,6 bilhões de recursos com prazos de sete anos e cinco meses e com juros anuais de cerca de 11,07% ao ano sobre a variação cambial.

O Banco Central constatou ainda um consistente movimento de captação de empréstimos diretos feitos pelas empresas junto a bancos ou companhias. O empresariado nacional levantou R$ 1,8 bilhão em empréstimos diretos no exterior 40% a mais do que tinha tomado no mesmo período do ano passado. Mais um dinheiro usado como capital de giro das empresas muito mais barato do que vem sendo oferecido no mercado interno. As captações feitas através da 63 rural contribuiu com ingresso de US$ 3,1 bilhões nos nove primeiros meses do ano.

As operações com "leasing" feitas no exterior, na maioria em compra de automóveis, ajudou com ingresso de US$ 1,351 bilhão até setembro, o maior volume desde 1992. O pagamento antecipado de exportações rendeu ao Brasil US$ 5,1 bilhões, quase o dobro do mesmo período do ano passado.

O conjunto das operações acabou levando o Banco Central a vender no mercado US$ 1,450 bilhão no segmento de taxas de câmbio flutuante e a comprar US$ 350 milhões

S6m

SGM/P nº983/96 Brasília, 02 de dezembro de 1996.

Senhor Presidente,

Em atenção a Carta AAB-035, de 01 de novembro de 1996, que trata da tramitação do Projeto de Lei nº 1.125/95 que "dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, comunico-lhe que encaminhei referida carta à Comissão de Viação e Trasportes desta Casa.

Colho o ensejo para expressar a Vossa Excelência protestos de alta estima e distinta consideração.

LUÍS EDUARDO
Presidente

A Sua Senhoria o Senhor
METON SOARES JÚNIOR
Rua Visconde de Inhaúma, 134 Grupos 1906 a 1912
Centro - Rio de Janeiro - RJ
CEP: 20094-900

ccp/14

fl. 3135

PROJETO DE LEI Nº 1.125, DE 1995
(DO PODER EXECUTIVO)

DISCUSSÃO, EM TURNO ÚNICO, DO PROJETO DE LEI Nº 1.125, DE 1995, QUE DISPÕE SOBRE A ORDENAÇÃO DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS; PENDENTE DE PARECER DA COMISSÃO ESPECIAL.

PARA OFERECER PARECER, EM SUBSTITUIÇÃO À COMISSÃO ESPECIAL, CONCEDO A PALAVRA AO SR. DEPUTADO ..... JOSÉ CARLOS ALELUIA .....

NÃO HAVENDO ORADORES INSCRITOS,

DECLARO ENCERRADA A DISCUSSÃO.

EM VOTAÇÃO O PROJETO.

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

EM VOTAÇÃO A REDAÇÃO FINAL.

AQUELES QUE FOREM PELA APROVAÇÃO PERMANEÇAM COMO SE ACHAM.

A MATÉRIA VAI AO SENADO FEDERAL.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos regimentais (art.117, VI, do Regimento Interno), a retirada do item 1 da Pauta da Ordem do Dia da presente sessão ordinária (PL 846/95).

DEPUTADO SÉRGIO MIRANDA
Líder do PCdoB

SR. PRESIDENTE

Requeremos, nos termos regimentais, a retirada de pauta do PL 346/90, item 01 da pauta

Sala das Sessões, 19 de outubro de 1990

PDT

Dep. Silvio Abreu

2

CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO

Senhor Presidente,

Nos termos do artigo 177 do Regimento Interno, requeiro o **ADIAMENTO DA DISCUSSÃO DO PROJETO** 846-A-1995, constante do item 02 (dois) da Ordem do Dia, por duas sessões, por tratar-se de assunto que merece maior análise por parte desta Liderança.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1996

LÍDER DO PPB

GER 3.17.23.004-2 - (JUN/95)

CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos regimentais (art.177, § 1º, do Regimento Interno), o adiamento da discussão, por 2 sessões, do PL 846/95.

DEPUTADO SÉRGIO MIRANDA
Líder do PCdoB

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Requeiro, na forma do art. 117, VI, combinado com o art. 101, II, b, 1, do Regimento Interno, a retirada de pauta do PL Nº 846-A/95

Sala das Sessões, 20 de NOVEMBRO de 1996.

ANTÔNIO AURELIANO

LÍDER DO PSDB

(1994-1)plenario req1724.sam)

Item 2

PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995
(DA SRA. SOCORRO GOMES)

DISCUSSÃO, EM TURNO ÚNICO, DO PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995, QUE REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL (TENDO APENSADOS OS DE NºS 907, 1.125, 1.302 E 1.392, DE 1995); PENDENTE DE PARECER DA COMISSÃO ESPECIAL.

SOBRE A MESA REQUERIMENTO NOS SEGUINTES TERMOS:

PARA OFERECER PARECER, EM SUBSTITUIÇÃO À COMISSÃO ESPECIAL, CONCEDO A PALAVRA AO SR. DEPUTADO ..... **JOSÉ CARLOS ALELUIA** .....

Sobre a Mesa Requerimento no seguinte teor.

NÃO HAVENDO ORADORES INSCRITOS,

DECLARO ENCERRADA A DISCUSSÃO.

EMENDADO.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL - TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

PROJETOS DE LEI Nº 846/95, 907/95, 1.125/95, 1.302/95 e 1.392/95

Regulamentam o art. 178 da Constituição Federal

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL - TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995

Regulamenta o parágrafo único do art. 178 da Constituição Federal

Origem: Deputada Socorro Gomes
Relator: Deputado José Carlos Aleluia

1. RELATÓRIO

Encontram-se sob exame desta Comissão Especial os Projetos de Lei nº 846/95, de autoria da Deputada Socorro Gomes, nº 907/95, de autoria do Deputado Laprovita Vieira, nº 1.125/95, originário do Poder Executivo, nº 1.302/95, de autoria do Deputado Miro Teixeira, e nº 1.392, do Deputado José Santana Vasconcellos. Todas as proposições dizem respeito à regulamentação do art. 178 da Constituição Federal, no que se refere à ordenação do transporte aquaviário.

Projeto de Lei nº 846/95

Mais antiga das iniciativas, a apresentada pela Deputada Socorro Gomes restringi-se à regulamentação do parágrafo único do citado dispositivo constitucional, o qual remete à legislação ordinária o estabelecimento de condições para que embarcações estrangeiras operem na navegação interior e no transporte de mercadorias nas navegação de cabotagem.

Visando a cumprir esse objetivo, a propositura prevê os casos excepcionais que dariam lugar a hipótese de suspensão da reserva de mercado para a embarcação de bandeira e registro brasileiros nos mencionados tráfegos. São eles: **primeiro** - quando o proprietário da embarcação ou embarcações registradas em país estrangeiro, que pretenda operar na navegação de cabotagem brasileira, possuir embarcações de registro e bandeiras

brasileiras operando na navegação de cabotagem brasileira em número e tonelagem de arqueação bruta igual ou superior àquela de bandeira estrangeira que pretenda colocar em operação navegação de cabotagem brasileira; **segundo** - quando a embarcação estrangeira estiver registrada em país participante de acordo internacional ratificado pelo Brasil, objetivando o intercâmbio comercial em mercado comum, respeitando o princípio da reciprocidade; **terceiro** - se embarcações estrangeiras forem afretadas a armadores nacionais com tripulação e comandantes brasileiros, para suprir inexistência de embarcação nacional adequada, para o transporte de cargas especiais; **quarto** - se embarcações estrangeiras forem afretadas a armadores nacionais com tripulação e comandantes brasileiros, quando a tonelagem a ser transportada exceder a capacidade total de transportar pelas embarcações nacionais; **quinto** - se embarcações estrangeiras forem afretadas a armadores nacionais em situação de estado de calamidade pública, decretada em região do País, que determine a necessidade de transporte de pessoal, do fornecimento imediato de combustíveis, medicamentos e gêneros alimentícios, desde que não haja disponibilidade de embarcações nacionais adequadas.

Na justificação do projeto, diz-se que o Poder Executivo, ao propor a reformulação do art. 178 da Constituição Federal, não propugnou pela extinção do direito de acesso exclusivo da bandeira brasileira às navegações de cabotagem e interior senão pela retirada do texto constitucional de matérias cuja regulamentação estaria melhor disposta em legislação ordinária ou complementar.

Afirma-se, também, que a permissão para que navios estrangeiros ingressem no tráfego de cabotagem inviabilizaria por completo qualquer tentativa de recuperação da Marinha Mercante nacional, extenuada pelo crescimento da prática de afretamento de embarcações estrangeiras e pelas distorções daí decorrentes.

Por derradeiro, lembra-se que em quase todos os países, dos Estados Unidos à França, do Japão à Alemanha, o transporte interno de mercadorias e pessoas é privativo de embarcações nacionais.

Aberto o prazo regimental, foi oferecida apenas uma emenda ao projeto.

Projeto de Lei nº 907/95

Apresentada pelo Deputado Laprovita Vieira, a iniciativa em foco tem por finalidade estabelecer ordenamento jurídico para o transporte aquaviário. O faz de maneira pormenorizada, abraçando matérias estranhas à maioria dos demais projetos.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Após iniciar estipulando seus objetivos, que se condensam no fortalecimento da frota mercante nacional, a propositura conceitua diversas expressões as quais posteriormente fará referência.

Prossegue, fixando reserva no transporte internacional de carga geral para a primeira e segunda bandeira, paritariamente, estando facultado ao Ministério dos Transportes conceder até 20% do total de fretes em cada tráfego a embarcações de terceira bandeira. Comprovado que o emprego de embarcação brasileira ou do parceiro comercial implicará em demora de embarque superior a quinze dias, permite o projeto que se contrate o serviço de transporte junto a outras bandeiras.

Adiante, determina que seja de livre escolha dos usuários a bandeira responsável pelo transporte internacional de granéis exportados pelo Brasil sem favores creditícios ou fiscais. No que tange à importação de tais produtos, impõe a precedência para as embarcações de bandeira e registro brasileiros.

Continua, restringindo às embarcações nacionais o transporte de mercadorias nas navegações de cabotagem e interior, salvo casos de necessidade pública. Também, dispondo sobre as contabilizações de fretes de carga geral e ordenando que os serviços internacionais de transporte aquaviário sejam submetidos ao mesmo tratamento tributário dos bens e serviços exportados.

Em relação aos afretamentos, abordados a seguir, a proposição os admite nas formas total, parcial ou a casco nu, sempre precedidos, em se tratando de embarcações estrangeiras, de autorização do Ministério dos Transportes, que deverá observar as hipóteses nas quais, segundo o projeto, permite-se referido expediente.

Mais à frente, em capítulo especialmente voltado à regulação e ao controle das tarifas, as quais não admite o projeto sejam discriminatórias, surge mandamento no sentido de que os armadores envolvidos no transporte de carga geral registrem, obrigatoriamente, suas tarifas junto ao Ministério dos Transportes, para que as mesmas se tornem de conhecimento público. Ainda no capítulo em questão, alinha-se atitudes que não poderão ser tomadas pelas conferências de frete, acordos de cooperação ou quaisquer outras formas de associação de dois ou mais armadores.

Finalizando, a proposição discorre a respeito dos controles das cargas e dos fretes, das infrações e penalidades, concluindo com a manifestação de dispositivos de natureza geral e natureza transitória.

Projeto de Lei nº 1.125/95

Originária do Poder Executivo, a proposta em exame tem como mentores os Ministros da Marinha, dos Transportes e da Indústria, do Comércio e do Turismo. Sua finalidade é dispor sobre a ordenação do transporte aquaviário.

De início, o projeto vem tratar do âmbito de sua aplicação e das definições das expressões que em seguida empregará. Neste tópico, expõe os conceitos de afretamento a casco nu, afretamento por tempo, afretamento por viagem, armador brasileiro, embarcação brasileira, navegação de apoio, navegação de cabotagem, navegação interior, navegação de longo curso e suspensão provisória de bandeira. Naquele, limita os poderes da lei aos armadores e embarcações brasileiros, às embarcações estrangeiras afretadas por brasileiros e aos armadores e embarcações estrangeiros, quando amparados por acordos firmados pela União.

A seguir, estatui que poderão arvorar a bandeira brasileira as embarcações inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira, bem como as que estejam sob contrato de afretamento a casco nu, por armador brasileiro, e tenham procedido à suspensão provisória de bandeira no país de origem.

Adiante, estipula que nas embarcações de bandeira brasileira devem ser brasileiros o Comandante e o Chefe de Máquinas.

Prosseguindo, define que a exploração ou operação do transporte de mercadorias na navegação de longo curso e da navegação interior de percurso internacional é aberta aos armadores e embarcações de todos os países, desde que observados os acordos firmados pela União. No que respeita ao transporte de mercadorias nas navegações de cabotagem e interior de percurso nacional, a proposição permite o ingresso de embarcações estrangeiras, quando afretadas por armadores brasileiros.

Relativamente aos afretamentos, próximo item do projeto, faculta-se ao armador brasileiro contratar qualquer de suas modalidades, seja junto à embarcação nacional seja à estrangeira. A iniciativa, porém, condiciona o afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou tempo, para operar no transporte de mercadorias nas navegações de cabotagem, interior de percurso nacional e de apoio à inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo de porte adequados para o transporte pretendido

ou à constatação de interesse público, devidamente justificado, a par da autorização do órgão competente.

Tal autorização, continua a propositura, é dispensada quando se der o afretamento de embarcação de bandeira brasileira e de embarcação estrangeira para as navegações de longo curso ou interior de percurso internacional, bem assim quando ocorrer o afretamento de embarcação de bandeira brasileira ou estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, interior e de apoio.

Na seqüência, institui-se o Registro Especial Brasileiro, destinado a possibilitar a aplicação de normas especiais de caráter fiscal, aduaneiro, previdenciário, trabalhista e securitário às embarcações brasileiras, operadas por armadores brasileiros, que se destinarem à navegação de longo curso e interior de percurso internacional.

Manda o projeto, ainda, que a ordenação da direção civil do transporte aquaviário em situação de tensão, emergência ou guerra seja regulada pelo Poder Executivo.

Finalmente, revogam-se os Decretos-leis nº 666/69, 687/69 e 1.143/70.

Na Exposição de Motivos que acompanha o texto em análise, dá-se grande ênfase à importância do projeto, que poderia proporcionar substancial aumento da competitividade no transporte aquaviário, conseqüentemente, a redução de custos, além de não expor a frota nacional a uma concorrência desequilibrada com as empresas estrangeiras

São ainda expostas razões concernentes à adequabilidade ao mercado internacional, à remoção ou desburocratização de regras presentes no setor, à ampliação da concorrência entre os armadores nacionais e, por fim, ao reequilíbrio da matriz brasileira de transporte.

Aberto o prazo regimental, foram oferecidas 149 emendas à iniciativa

Projeto de Lei nº 1.302/95

De autoria do Deputado Miro Teixeira, o projeto em tela pretende regulamentar o transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e interior. Atem-se, portanto, ao parágrafo único do art. 178 da Constituição Federal.

A proposição inicia determinando que as embarcações estrangeiras, de bandeira de países com os quais o Brasil mantenha relações diplomáticas e comerciais, podem realizar transporte de mercadorias por cabotagem, até o máximo de 20% do volume total de mercadorias embarcadas nessa modalidade, percentual que poderá ser alterado por acordos efetivados no âmbito do Mercosul. Acrescenta que pelo menos dois terços da tripulação dessas embarcações deverá ser composta por brasileiros.

Em seguida, dispõe que o transporte de mercadorias na navegação interior será permitido às embarcações estrangeiras que, primeiro, pertençam a empresas com filiais no território nacional, segundo, ocupem pelo menos dois terços de mão-de-obra de brasileiros, terceiro, não ultrapassem a cota de 20% do volume total de mercadorias embarcadas nessa modalidade e, quarto, detenham prévia autorização dos Ministérios da Marinha e dos Transportes.

Por derradeiro, condiciona a operação de embarcação estrangeira na navegação de cabotagem e interior com finalidade turística ao cumprimento de todas as exigências relacionadas ao transporte de mercadorias, exceto a disposição referente à cota de carga.

Em sua justificação, o autor argúi que a participação de embarcações estrangeiras na cabotagem é episódica, visando apenas ao aproveitamento de um percurso. Daí, a razão pela qual, afirma, quase todos os países praticam a reserva de mercado na navegação de cabotagem. Acredita, também, que um processo de abertura à competição internacional poria em risco a existência das empresas nacionais e, até mesmo, a soberania do país.

Argumenta que a proposta de definir-se uma cota máxima de abertura ao capital estrangeiro, assim como de uma relação mínima de mão-de-obra nacional, tem como objetivo garantir a sobrevivência e o desenvolvimento da Marinha Mercante brasileira e de seus trabalhadores.

Aberto o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

Projeto de Lei nº 1.392

Iniciativa do Deputado José Carlos Vasconcellos, o projeto em causa tenciona regulamentar o art. 178 da Constituição Federal, no que diz respeito ao transporte aquaviário.

Principia, fixando os objetivos que deverão ser alcançados com a aprovação da lei, entre os quais se destacam o incentivo à Marinha Mercante e à construção naval do país, o aumento da competitividade internacional dos produtos brasileiros e a valorização do emprego dos recursos humanos dedicados à atividade aquaviária.

Em seguida, define conceitos relativos a diversas expressões que utilizará ao longo do texto legal, muitas delas não acolhidas na maioria dos demais projetos, como "tarifa", "proprietário", "conferência de frete" e "ação independente".

Ingressando em capítulo dedicado aos dispositivos pertinentes à regulação de bandeira, estabelece que o transporte marítimo internacional de carga geral do intercâmbio comercial brasileiro deverá se submeter aos acordos firmados com os respectivos parceiros ou, na inexistência desses acordos, ao princípio da reciprocidade, reservando-se, nesse caso, um máximo de 20% da receita total de fretes por ano a embarcações de terceira bandeira.

Prossegue, determinando que o transporte de mercadorias importadas por qualquer esfera da Administração Pública, com favores desta, com financiamento de instituição oficial de crédito ou com o auxílio de financiamento externo à União, Estados ou Municípios seja feito obrigatoriamente por navio de bandeira brasileira.

Continua, assentando que as navegações de cabotagem, interior e portuária são privativas de embarcações nacionais, excetuadas as de caráter turístico e de passageiro.

Adentrando capítulo referente à competitividade, decreta que a atividade de Marinha Mercante é estratégica, nos termos do art. 171 da Constituição Federal. Firma, ainda, que os fretes produzidos por embarcações brasileiras terão os mesmos tratamentos fiscais assegurados aos bens exportados produzidos no país, além de não mais poderem constituir base de cálculo para a incidência de imposto de importação. Prevê, outrossim, que as empresas brasileiras possam ser registradas em outro país, para efeitos estritamente trabalhistas e fiscais, em adição ao Registro Brasileiro, desde que suas embarcações tenham sido construídas no Brasil, mantenham tripulação brasileira e se submetam às normas de segurança da navegação emanadas do Governo Brasileiro.

Adiante, trata das conferências de frete e da obrigatoriedade de registrarem suas tarifas junto ao Ministério dos Transportes. Também, da necessidade do citado Ministério coibir a prática do *dumping* pelos cartéis internacionais. Acrescenta, em seguida, que sobre os fretes produzidos por navios estrangeiros, não pertencentes a países do

Mercosul, no transporte desse mercado comum, incidirá um Imposto de Importação com alíquota idêntica à Tarifa Externa Comum ao Mercosul.

Passando a dispor sobre os afretamentos, permite que as empresas brasileiras de navegação deles se utilizem, não importando a forma dos mesmos e a origem da embarcação. Com relação ao afretamento de embarcações estrangeiras, todavia, são elencadas algumas hipóteses cuja ocorrência é essencial para que se permita dito afretamento.

Finalmente, ordena que as tarifas dos terminais e das instalações portuárias aplicadas aos navios brasileiros que operam na cabotagem sofram uma redução de 80% dos valores estipulados nas tabelas em vigor.

Justificando sua iniciativa, o autor enumera alguns objetivos que nortearam a feitura do texto em exame. Seriam dois dos mais importantes deles a desoneração da atividade da Marinha Mercante Brasileira, de modo a aproximar suas condições de competitividade às dos seus concorrentes estrangeiros, e o estabelecimento de regras para a participação de navios estrangeiros nos tráfegos gerados pelo País, de maneira a impedir que os mega-transportadores internacionais organizem cartel e passem a gerar aumentos absurdos e descontrolados dos fretes.

Aberto o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

Emendas

Um total de cento e cinqüenta emendas foram encaminhadas a esta Comissão Especial, cento e quarenta e nove delas ao Projeto de Lei nº 1.125/95 e uma ao Projeto de Lei nº 846/95. Passa-se à relação das mesmas, por Deputado:

EMENDAS	DEPUTADOS
Nº 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14	Eduardo Mascarenhas e Márcio Fortes
Nº 15,16,17,18,19,20,21	Sérgio Barcellos
Nº 22,23,134	Jandira Feghali
Nº 24,25,26,27,28,29,30,31,32,33,34,35,135	Socorro Gomes
Nº 36,37,38,39,40,41,42,43,81	Carlos Santana
Nº 44,45,46,47,48,49,50,51,52	Jair Bolsonaro
Nº 53	José Carlos Vieira
Nº 54,61	Telma de Souza
Nº 55,56,57,58,59,60	Gervásio de Oliveira

Nº 62,63,64,65	Rubem Medina
Nº 66,67	Eduardo Mascarenhas
Nº 68,69,70,71,72,73,74,75,76,77,78,79,80	João Cóser
Nº 82	Marcelo Barbieri
Nº 83,84,85,86,87,88,89,90,91,92,93,94,95,121	Yeda Crusius
Nº 96,97,98	Roberto Campos
Nº 99,100,101,102,103,104,105,106,107,108,109, 110,111,112,113,114,115	Philemon Rodrigues
Nº 116,117,118,119,120	Mário Negromonte
Nº122,123,124,125,126,127	Elton Rohnelt
Nº 128,129,130,131,132,133	Ayrton Xerez
Nº 136,137,138,139,140,141,142,143,144,145,146, 147,148,149,150	Moreira Franco

Observação: a emenda nº 56 foi retirada a pedido do autor, o Deputado Gervásio de Oliveira

Comissão

Criada nos termos do § 2º do Regimento Interno, instalou-se a Comissão Especial destinada a apreciar e proferir parecer sobre o Projeto de Lei nº 846, de 1995, da Deputada Socorro Gomes, e seus apensados, aos dezesseis dias do mês de março de 1996 com a seguinte composição: **Presidente** - Deputado Alberto Silva; **Primeiro Vice-Presidente** - Deputado Genésio Bernardino; **Segundo Vice-Presidente** - Deputado Fausto Martello; **Terceiro Vice-Presidente** - Deputado Leônidas Cristino; Relator - Deputado José Carlos Aleluia; **demais titulares** - Deputado Chico da Princesa, Deputado José Carlos Coutinho, Deputado José Carlos Vieira, Deputado Lael Varella, Deputado Philemon Rodrigues, Deputado Sérgio Barcelos, Deputado João Thomé Mestrinho, Deputado José Pinotti, Deputado Mário Martins, Deputado Moreira Franco, Deputado Benedito Guimarães, Deputado Fetter Júnior, Deputado Jair Bolsonaro, Deputado José Egydio, Deputado Pauderney Avelino, Deputado Eduardo Mascarenhas, Deputado Márcio Fortes, Deputado Mário Negromonte, Deputada Yeda Crusius, Deputado Carlos Santana, Deputado João Coser, Deputada Telma de Souza, Deputado Miro Teixeira, Deputado Gervásio Oliveira e Deputada Socorro Gomes; **suplentes** - Deputado Eliseu Moura, Deputado Hugo Lagranha, Deputado João Iensen, Deputado Magno Bacelar, Deputado Mauro Fecury, Deputado Mauro Lopes, Deputado Rubem Medina, Deputado Antônio Brasil, Deputado Marcelo Teixeira, Deputado Oscar Andrade, Deputado Zaire Rezende, Deputado Cunha Lima, Deputado Eujácio Simões, Deputado João Pizzolatti, Deputado Júlio Redecker, Deputado Laprovita Vieira, Deputado Ushitaro Kamia, Deputado Jorge Anders, Deputado Koyu Iha, Deputado Luiz Carlos Hauly, Deputado Roberto Rocha, Deputado Arlindo Chinaglia, Deputado José Maurício, Deputado Pedro Valadares e Deputada Jandira Feghali.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Reuniões

DATA	HISTÓRICO
07-05-96	1ª Reunião - Instalação e eleição do Presidente e dos Vice-Presidentes
14-05-96	2ª Reunião - Elaboração do cronograma dos trabalhos
21-05-96	3ª Reunião - Elaboração do cronograma dos trabalhos
28-05-96	4ª Reunião - Audiência pública, com os seguintes convidados: Carlos Alberto V. da Nóbrega, Presidente da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT; Ricardo Arieira, Presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Angra dos Reis; Manuel Ribeiro Gonçalves e Nobuo Oguri, Presidente e Conselheiro de Administração da EISA - Estaleiros Ilha S/A
30-05-96	5ª Reunião - Audiência pública, com os seguintes convidados: Carlos Augusto Carvalho, Vice-Presidente da Associação de Armadores Brasileiros - AAB; Cláudio Decourt, Vice-Presidente do Sindicato nacional das Empresas de Navegação marítima - SYNDARMA
04-06-96	6ª Reunião - Audiência pública, com os seguintes convidados: José Carlos Gomes Carvalho, representante da Confederação Nacional da Indústria - CNI; Tiago de Moraes, Diretor da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem
11-06-96	7ª Reunião - Audiência pública, com os seguintes convidados: Amaral Figueiredo, Presidente da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval - SOBENA; Meton Soares Júnior, Presidente da Seção IV, Aquaviários, da Confederação Nacional dos Transportes - CNT
13-06-96	8ª Reunião - Audiência pública, com o seguinte convidado: Almirante de Esquadra César Rodrigues Pereira, Ministro de Estado da Marinha
18-06-96	9ª Reunião - Audiência pública, com os seguintes convidados: Almirante de Esquadra Henrique Sabóia, Presidente da Vale do Rio Doce Navegação S/A - DOCENAVE; Mário Abad, Coordenador Geral de Transporte da Secretaria de Política Industrial do Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo
19-06-96	10ª Reunião, com o seguinte convidado: Severino Almeida Filho, Presidente do Sindicato Nacional dos Oficiais de Náutica e de Práticos de Portos da Marinha Mercante
20-06-96	11ª Reunião - Audiência pública, com o seguinte convidado: Deputado Odacir Klein, MInistro de Estado dos Transportes
25-06-96	12ª Reunião - Audiência pública, com os seguintes convidados: Fernando Perrone, Diretor de Infra-Estrutura do BNDES; Contra-Almirante José Ribamar Miranda Dias, Secretário- Executivo do Grupo Executivo para Modernização dos Portos - GEMPO; Francisco José Wlasek, Presidente da Metalnave S/A.; Comandante Ronaldo Cevidanes, Superintendente da Frota Nacional de Petroleiros - FRONAPE
26-06-96	13ª Reunião - Audiência pública, com o seguinte convidado: Washington Barbeito, Presidente da Transroll Navegação S/A.
02-07-96	14ª Reunião - Audiência pública, com o seguinte convidado: Evandro Pedro Pinto, Assessor Especial do Secretário da Receita Federal

2 - VOTO DO RELATOR

As audiências públicas promovidas por esta Comissão Especial, à exemplo do que já havia ocorrido na oportunidade da revisão do artigo 178 da Constituição da República, trouxeram-nos a absoluta certeza de que a Marinha Mercante brasileira, e, por conseqüência, os demais segmentos da chamada indústria marítima, não sobreviverão por muito tempo se o País permanecer negligenciando a elaboração e implementação de uma moderna política de desenvolvimento para o setor.

O risco parece ser tão iminente que o Vice-Presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima - SYNDARMA, Sr. Cláudio Décourt, declarou-nos que em cinco anos o Brasil deixará de contar com uma frota própria para o transporte marítimo, se mantidas as atuais condições. E quais seriam tais condições, estas que têm conduzido ao encolhimento da participação da bandeira brasileira no transporte de nosso comércio exterior, à enorme diminuição da tonelagem da frota própria, ao envelhecimento e obsolescência dos navios em operação, à extinção do transporte de carga geral na navegação de cabotagem, ao desemprego de trabalhadores marítimos e à estagnação dos estaleiros nacionais? Embora nem sempre semelhantes os juízos, elas se revelam principalmente nos altos custos operacionais e de capital que se abatem sobre o armador brasileiro. Estes, determinados pelo preço de construção do navio, pelas condições de pagamento e financiamento e pelo cumprimento das cláusulas do contrato que estabelecem os prazos e obrigações relativas à construção. Aqueles, pelas despesas efetuadas com pessoal, inclusive encargos trabalhistas, com manutenção e reparos, já que não constituem atribuições inerentes ao serviço dos marítimos brasileiros, e com materiais, lubrificantes, combustíveis e seguros, via de regra, obtidos a preços superiores aos que se encontram à disposição de embarcações estrangeiras, não esquecidos os dispêndios com a própria administração da atividade. Subsidiariamente, contribuem para conformar a precária situação de sustentabilidade das empresas de navegação o renitente e superado modelo de administração portuária, especialmente perverso para o transporte da carga geral na cabotagem, a imposição de tributos sobre o frete gerado por embarcação nacional no comércio exterior e a virtual inoperância dos mecanismos de financiamento. Afinal, é bom que se diga, a maioria desses problemas teve origem na ausência de estratégia para a inserção, de maneira competitiva, da Marinha Mercante brasileira no disputado mercado mundial de fretes, após desencadeado o processo de desregulamentação que aboliu o excesso de protecionismo com que se agraciava o armador nacional.

À luz das novas disposições constitucionais relativas ao transporte aquaviário, vigentes desde a aprovação da Proposta de Emenda à Constituição nº 7, de 1995, cinco projetos de lei foram apresentados, presumidamente, com o intuito de se iniciar o estabelecimento de uma futura ordem legal que permita o soerguimento do setor.

Do exame dessas iniciativas, constata-se, de pronto, que duas delas, de autoria da Deputada Socorro Gomes e do Deputado Miro Teixeira, têm limitada repercussão porquanto restritas à regulamentação do transporte de mercadorias nas navegações de cabotagem e interior. Entendemos que não foi objetivo da Emenda Constitucional nº 7 exigir que lei específica viesse a tratar dessa questão, senão que, na lei que dispusesse sobre a ordenação do transporte aquático, ficassem estabelecidas as condições em que tal transporte poderia ser efetuado por embarcação estrangeira. A par disso, parece-nos que as duas proposituras, seja na fixação de critérios rígidos, em uma, ou na imposição de uma cota aleatória, em outra, para participação de outras bandeiras nos tráfegos de cabotagem não alcançam o desejado grau de flexibilidade no tratamento da relativa reserva de mercado que se consubstanciou com a já referida Emenda Constitucional nº 7.

Outros dois projetos, um proposto pelo Deputado Laprovita Vieira, outro pelo Deputado José Santana de Vasconcellos, conquanto compatíveis com a abrangência exigida pela matéria, trazem em seu arcabouço princípios antes já defendidos pelo Projeto de Lei nº 3.324/92, de autoria do ex-Deputado Luiz Salomão, arquivado ao término da última legislatura sem que tivesse conseguido propor um conjunto de soluções mais eficaz do que o adotado pelo País ao longo do período de implantação de sua indústria marítima. Além de promoverem o aumento da intervenção estatal, reeditam o expediente da reserva de carga como mola propulsora do desenvolvimento setorial, esquecendo-se dos malefícios já comprovadamente impingidos aos demais setores da economia.

Resta, portanto, a iniciativa encaminhada pelo Poder Executivo, elaborada a partir da conjunção de esforços dos Ministérios da Marinha, dos Transportes e da Indústria, do Comércio e do Turismo.

Sobre esta propositura, em virtude de procurar o instrumento da competitividade, cânone sobre o qual terá que se pautar a recuperação da Marinha Mercante brasileira, devem se concentrar os trabalhos de elaboração de um texto legal que contemple soluções apropriadas para o setor.

Partindo dessa premissa, julgamos que o Projeto de Lei nº 1.125/95, embora represente avanço indubitável em relação ao ordenamento vigente, é ainda incapaz de

propiciar o surgimento imediato de um ambiente de competição no qual o armador brasileiro possa se sustentar sem o protecionismo do Estado. Aliás, a maioria dos convidados que se pronunciaram nesta Comissão foi categórica ao afirmar que a propositura em tela merecia ajustes, que sua entrada em vigor poderia resultar relativamente inócua se não lhe fossem acrescentados dispositivos capazes de reverter em curto espaço de tempo a forte tendência da armação nacional para o ocaso.

Também esta relatoria não se conforma com a resolução parcial dos problemas. A urgência e a gravidade da situação reclamam medidas ousadas, ainda que, porventura, paliativas. A enorme contribuição advinda do conjunto de emendas propostas pelos Deputados membros desta Comissão e das sugestões dos que aqui expuseram seu ponto de vista a respeito da matéria deu-nos a coragem e o entendimento necessários para encaminharmos à apreciação deste Plenário, convictos de sua importância, o substitutivo em anexo, o qual passamos a comentar.

Iniciemos com o capítulo II, das definições. Aqui, no conceito de afretamento por tempo, acatamos as emendas nº 10,52,83 e 136, a fim de fazer valer a hipótese de afretamento de apenas parte da embarcação, para o transporte de mercadorias, como já se verifica internacionalmente. Com a inclusão da definição de empresa brasileira de navegação, acatamos parcialmente a emenda nº 123, deixando com que a definição de armador brasileiro passe a ter seu real significado, como já se verifica na legislação existente. No conceito de navegação de cabotagem, acatamos a emenda nº 138, que lhe confere maior abrangência e, como dito na justificação da proposição acessória, racionalizará o transporte marítimo-fluvial quando houver condições de ser prestado por uma única embarcação. Finalmente, acatando as emendas nº 09,49,59 e 84, introduzimos a definição de frete aquaviário internacional, já que só assim será possível distingui-lo com o tratamento fiscal e os incentivos concedidos às mercadorias exportadas.

Ainda no âmbito do capítulo II, cumpre destacar a rejeição de alguns conjuntos de emendas. O primeiro deles diz respeito à supressão do conceito de suspensão provisória de bandeira, a qual constitui condição para que seja concretizado o afretamento a casco nu. Na prática, portanto, tratam as emendas em caso de inviabilizar esse tipo de afretamento, que constitui uma nova alternativa, principalmente enquanto não reformulada a política de apoio à construção naval, para a aquisição de embarcações sob condições de prazo e custo mais favoráveis. Parece-nos, inclusive, que tal espécie de afretamento permitiria que empresas estrangeiras de navegação se instalassem mais rapidamente no País, gerando investimentos e postos de trabalho, além de ajudarem a elevar os padrões de competitividade interna presentes no setor. Apenas uma ressalva fazemos a esse novo

instituto: o afretamento de embarcações a casco nu deve ter como contrapartida o investimento na produção local de embarcações ou se corre o risco de ver o país invadido por um sem número de empresas com interesse puramente imediatista, promovendo concorrência desleal com empresas que já assumiram grandes ônus financeiros em virtude da contratação de embarcações junto a estaleiros nacionais.

Outro conjunto de emendas com o qual não concordamos é o que tem por finalidade desmembrar o conceito de navegação de apoio, criando os de navegação de apoio marítimo e navegação de apoio portuário, a fim de que, nesta última, prevaleça a reserva de mercado para embarcações nacionais. Talvez se esteja esquecendo que armadores estrangeiros não poderão operar indiscriminadamente na navegação de apoio, muito pelo contrário, já que os afretamentos por tempo e por viagem deverão se dar sob circunstâncias específicas. Ademais, é o próprio Ministério da Marinha, maior interessado na preservação de aspectos relativos à segurança nacional, quem não fez objeção, no corpo da lei, ao tratamento igualitário conferido às duas modalidades de navegação.

Por fim, várias emendas tencionavam definir a navegação do Mercosul e do Tratado de Cooperação Amazônico, forma de, mais adiante, vincular o regime destes tráfegos ao que ficasse decidido no âmbito dos respectivos tratados. Ora, nos parece uma preocupação infundada na medida em que os Tratados tem precedência em relação à legislação ordinária do País. Se na esfera de tais tratados se decidir por regimes de navegação diferenciados, e o Congresso Nacional não se opuser, estes regimes prevalecerão.

Antes de passar para o capítulo IV, da tripulação, cabe reiterar que as emendas tendentes à excluir a possibilidade de que embarcação afretada a casco nu arvore a bandeira brasileira, dispositivo do capítulo III, não puderam ser aceitas, pelos motivos já expostos.

Artigo inicialmente bastante controverso, o que determinava serem brasileiros apenas o Comandante e o Chefe de Máquinas, nas embarcações de bandeira brasileira, foi objeto de diversas emendas - nº 06,48,61,68,81,88,134,135 e 141, com as quais concordamos parcialmente. Com efeito, tais funções só são passíveis de serem atingidas mediante longo período de ascensão profissional, período esse que não restaria necessariamente garantido aos que passassem a ingressar na carreira, pelo simples fato de que estaria facultado o uso exclusivo de marítimos estrangeiros. De outra parte, cremos ser por demais impositivo o estabelecimento da relação pretendida pelas emendas. Nosso juízo é que o órgão competente, capaz de averiguar a situação da oferta e demanda dos serviços prestados pelos marítimos, terá melhores instrumentos para definir qual parcela da tripulação caberá a brasileiros, podendo redefinir tal parcela de acordo com novas circunstâncias. Nunca é demais lembrar,

ainda, que a própria Marinha de Guerra é quem possibilita a instrução dos profissionais da Marinha Mercante, sendo sabedora, portanto, da importância desse grupo de trabalhadores.

No capítulo V, dos regimes de navegação, convém salientar desde logo que todas as emendas direcionadas a tornar privativa de embarcação brasileira qualquer segmento do transporte aquaviário foram imediatamente desconsideradas por esta relatoria, vez que vão de encontro ao princípio da competitividade, norte das medidas que procuramos adotar neste substitutivo. Exceção seja feita ao transporte de mercadorias que tenham como origem ou destino países que pratiquem, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício governamental, prescrição de cargas de exportação ou importação em favor de navio de sua bandeira, caso em que continuará a prevalecer os mandamentos do Decreto-lei nº 666, de 1969. Essa posição visa a, principalmente, manter em mãos do governo brasileiro instrumento de negociação no foro da Organização Mundial do Comércio. Todas as outras cargas hoje destinadas exclusivamente à bandeira brasileira, mesmo quando o parceiro comercial não pratica protecionismo para sua marinha mercante, estarão disponíveis para embarque em qualquer navio que ofereça fretes mais competitivos. Isto permitirá a eliminação de muitas distorções na política industrial brasileira, ocasionadas pela anulação de parte do efeito das isenções fiscais propostas, advinda do pagamento de fretes majorados pela existência de ambiente alheio à competição. A par disso, serão efetivamente reduzidos os custos burocráticos do setor, dado que se reduzirá a emissão de *waivers*, procedimento necessário quando não existe embarcação brasileira em posição para efetuar o transporte considerado privativo. Diante do que foi dito, consideramos parcialmente acolhidas as emendas nº 01,95,113 e 133, que propunham a manutenção do Decreto-lei nº 666/69 e de seu complementar, Decreto-lei nº 687/69.

No mesmo capítulo, precisou ser tratada uma questão que, a princípio, parece ter sido esquecida quando da elaboração do projeto. Referimo-nos ao transporte aquaviário regular de passageiros, o qual, muitos alegam, estaria à mercê do armador estrangeiro se não explicitado o seu regime. De fato, muitas emendas procuraram garantir que o transporte regular, não o de caráter turístico, estivesse a cargo de brasileiros, sempre fazendo incluir dispositivo com essa expressa intenção. A resolução do problema, no entanto, nos parece mais fácil: reside na redação do art. 7º. Basta que, à exemplo do texto da emenda constitucional nº 7, se diga que as embarcações estrangeiras somente poderão participar **da** (grifo nosso) navegação interior, e conseqüentemente do transporte regular de passageiros, se atendidas as condições impostas pelos artigos 9º e 10 da lei. Como está, a redação dá a entender que as condições impostas pelos mencionados artigos apenas têm alcance no transporte de mercadorias na navegação interior. Com essa correção, acreditamos estarem parcialmente contempladas as emendas nº 18,30,43 e 80, bem como acatada a de nº 143.

No capítulo VI, dos afretamentos de embarcações, inicialmente promovemos ajuste na redação do *caput* do art. 9º, de maneira a que este dispositivo não fizesse retomar a confusão gerada pela redação original do art. 7º, a que acima nos referimos.

Também no mesmo artigo, contemplamos outra situação na qual será possível realizar-se o afretamento de embarcação estrangeira por viagem e por tempo. Essa flexibilização visa a permitir que haja permanente disponibilidade de embarcação para atuar na navegação de cabotagem e a estimular o armador que tenha investido recursos na construção de navio, foco do proposto inciso III - pelo que entendemos parcialmente contempladas as emendas nº 14,90,108 e 150.

Cumpre notar, ainda no que diz respeito ao capítulo VI, que não julgamos procedentes diversas emendas cuja finalidade era obrigar que houvesse a anuência do órgão competente na hipótese de afretamento a casco nu. Nossa opinião é que impedir o armador de realizar esse tipo de afretamento, que já lhe custaria bem mais do que qualquer dos demais, é uma obstrução ao acesso de instrumento essencial para o livre exercício de sua atividade econômica. Esse poder de veto, criado com delegação de ainda maior poder de intervenção do Governo no setor, reafirmamos, é uma ameaça à liberdade de planejamento da qual devem desfrutar os que investem no transporte marítimo.

Ingressando no capítulo VII, do apoio ao desenvolvimento da Marinha Mercante, nos deparamos com o dispositivo mais importante do projeto enviado pelo Poder Executivo: o que institui o Registro Especial Brasileiro. Sua implementação é essencial para que se proporcione ao armador brasileiro reais condições de competitividade, condições que já usufruem armadores de países que adotaram dispositivo semelhante ao REB. Entretanto, parece patente que a efetiva criação do REB demandará diversas negociações com todos os setores que se virem atingidos com a aplicação de normas especiais conferidas às embarcações brasileiras. Óbvio que o tempo para a criação do Registro é uma variável sobre a qual não temos inteiro controle. Poderá se passar poucos meses, como de forma otimista previu Sua Excelência, o Ministro da Marinha, poderão se passar outros tantos, como mais realisticamente previram diversos expositores e parlamentares desta Comissão. Daí, a necessidade de uma medida pragmática, urgente, transitória mesmo, que assuma o papel de uma eventual ponte de ligação entre o momento caótico atual e o período a partir do qual estará vigorando o Registro Especial Brasileiro. Essa medida, que recebeu defesa quase unânime neste Plenário, é a permissão para que as embarcações brasileiras sejam transferidas para subsidiárias integrais no exterior de empresas brasileiras de navegação, podendo então desfrutarem dos mesmos benefícios que estão ao alcance da bandeira de conveniência.

Assumindo como válida essa postura, conseqüentemente acatando parcialmente as emendas nº 03,92,96,10,122 e 146, esta relatoria reconhece também que a implementação do REB é a solução definitiva para que se diminua o ônus operacional incidente sobre a bandeira brasileira, devendo cessar, quando de sua efetivação, a qualquer estímulo às embarcações que permaneçam sob o controle de subsidiária integral no exterior. (Esta hipótese, é bom que se diga, só se tornará possível caso o Poder Executivo não promova em tempo hábil - 180 dias - a regulamentação do REB. Assim o fazendo, não será permitida a transferência nos moldes em que preconiza o art. 18 do projeto). Acreditamos, inclusive, que o Registro Especial deve ser extensivo às embarcações que operem nas navegações de cabotagem e interior, maneira de contrabalançar os inúmeros estímulos e subsídios já conferidos ao setor rodoviário, claramente hipertrofiado quando se observa sua participação na matriz de transporte brasileira. Tal recomendação encontra-se nas emendas nº 11, 118 e 145, todas acatadas.

Ainda no que tange à possibilidade de transferência das embarcações brasileiras para subsidiárias integrais no exterior de empresa brasileira, dois aspectos foram bastante discutidos: o retorno das embarcações em situação de conflito, como apoio à Marinha de Guerra, e o destino da receita dos fretes pagos à embarcação pertencente à subsidiária. O primeiro item, esta relatoria confessa, é de difícil equacionamento e talvez seja o risco que o País tenha que transitoriamente correr para ter renascida sua frota mercante, caso não se promova a rápida regulamentação do REB; o segundo não nos preocupa na medida em que confiamos na recuperação e na estabilidade econômica brasileira, ambiente no qual é improvável que um armador nacional, com negócios concentrados no País, deixe de investir no fortalecimento de seu grupo empresarial, que continua a ter sede no Brasil.

Outro relevante ponto, no que concerne às subsidiárias integrais, fizemos incorporar em nosso substitutivo: é a previsão de que embarcações construídas no Brasil e exportadas ou transferidas para aquelas empresas gozem dos incentivos legais referentes à exportação de bens. Encontram-se contempladas, dessa forma, as emendas nº 02, 62, 93,97 e 111.

Permanecendo no capítulo VII, acatamos parcialmente as emendas nº 67, 115, 127, 128 e 149, que pretendem atribuir condições mais favoráveis para o funcionamento da navegação de cabotagem no País, através da reserva de áreas portuárias para esse tipo de tráfego, nas quais seja franqueado o emprego de mão-de-obra própria do armador e limitado o valor da tarifa portuária a ser aplicada.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Com respeito ao capítulo VIII, das infrações e sanções, promovemos alteração movidos por sugestão do próprio Ministério da Marinha, que reconheceu ser a redação original do art.12 incapaz de dar atendimento a todas as situações irregulares que possam vir a ocorrer em função do descumprimento da lei.

Finalmente, no capítulo dedicado às disposições finais, acrescentamos dispositivo que retira o frete aquaviário internacional, produzido por embarcação brasileira, da base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil. Essa, foi providência reclamada por quase todos os convidados que compareceram a esta Comissão e motivo das emendas, agora acatadas, nº 12,94,98,112,126 e 148.

Diante de todo o exposto, voto pela rejeição dos Projetos de Lei nº 846, de 1995; nº 907, de 1995, nº 1.302, de 1995 e nº 1.392, de 1995; e pela aprovação, nos termos do substitutivo em anexo, do Projeto de Lei nº 1.125, de 1995.

Deputado José Carlos Aleluia
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.125, DE 1995

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Capítulo I

Do Âmbito da Aplicação

Art. 1º Esta lei se aplica:

I - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações brasileiras;

II - às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros;

III - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações estrangeiras, quando amparados por acordos firmados pela União;

Parágrafo único. Excetuam-se do disposto neste artigo:

I - os navios de guerra e de Estado que não estejam empregados em atividades comerciais;

II - as embarcações de esporte e recreio;

III - as embarcações de turismo;

IV - as embarcações de pesca;

V - as embarcações de pesquisa.

Capítulo II

Das Definições

Art. 2º Para os efeitos desta lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o Comandante e a tripulação;

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado;

III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;

IV - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial;

V - empresa brasileira de navegação: pessoa jurídica constituida segundo as leis brasileiras, com sede no país, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente;

VI - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;

VII - navegação de apoio: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações marítimas;

VIII - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

IX - navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;

X - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

XI - suspensão provisória de bandeira: ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país;

XII - frete aquaviário internacional: mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzida por embarcação.

Capítulo III

Da Bandeira das Embarcações

Art. 3º Terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações:

I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira;

II - sob contrato de afretamento a casco nu, por empresa brasileira de navegação, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem.

Capítulo IV

Da Tripulação

Art. 4º Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante, o Chefe de Máquinas e uma parcela da tripulação a ser definida pelo Poder Executivo.

Capítulo V

Dos Regimes da Navegação

Art. 5º A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo curso é aberta aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

§ 1º As disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, só se aplicam às cargas que tenham como origem ou destino países que pratiquem, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício, subsídio ou favor governamental, prescrição de cargas de exportação ou importação em favor de navio de sua bandeira.

§ 2º Para os efeitos previstos no parágrafo anterior, o Poder Executivo manterá, em caráter permanente, a relação dos países que estabelecem proteção às suas bandeiras.

§ 3º O Poder Executivo poderá suspender a aplicação das disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, quando comprovada a inexistência ou indisponibilidade de embarcações operadas por empresas brasileiras de navegação, do tipo e porte adequados ao transporte pretendido, ou quando estas não oferecerem condições de preço e prazo compatíveis com o mercado internacional.

Art. 6º A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta às empresas de navegação e embarcações de todos os países, exclusivamente na forma dos acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Art. 7º As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos artigos 9º e 10 desta lei.

Parágrafo único. O governo brasileiro poderá celebrar acordos internacionais que permitam a participação de embarcações estrangeiras nas navegações referidas no *caput*, mesmo quando não afretadas por empresas brasileiras de navegação, desde que idêntico privilégio seja conferido à bandeira brasileira nos outros Estados contratantes.

Capítulo VI

Dos Afretamentos de Embarcações

Art. 8º A empresa brasileira de navegação poderá fretar ou afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu.

Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem, bem como na navegação de apoio, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

I - quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;

II - quando verificado interesse público, devidamente justificado.

III - quando em substituição a embarcações em construção, com contrato em vigor, enquanto durar a construção, por período máximo de 36 (trinta e seis) meses, até o limite:

a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcações de carga;

b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

IV - quando as condições de preço e prazo do transporte ou apoio realizado por embarcação de bandeira brasileira não forem competitivas, a critério do órgão competente, com as oferecidas por embarcação estrangeira.

Art. 10. Independe de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira e de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

II - de bandeira brasileira para a navegação de cabotagem, interior e de apoio;

III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio.

Parágrafo único. O afretamento disposto no inciso III deste artigo fica limitado à tonelagem de porte bruto das embarcações, ainda que em construção, de propriedade da empresa contratante.

Capítulo VII

Do Apoio ao Desenvolvimento da Marinha Mercante

Art. 11. Fica instituído o Registro Especial Brasileiro - REB, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação.

§ 1º O financiamento à empresa brasileira de navegação, com recursos do Fundo da Marinha Mercante, para construção , conversão, modernização e reparação de embarcação pré-registrada ou registrada no REB contará com taxas e encargos não superiores aos das embarcações destinadas à exportação.

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

§ 3º Fica a receita do frete de mercadorias transportadas entre o país e o exterior pelas embarcações registradas no REB isenta das contribuições para o PIS e o COFINS.

§ 4º Não são aplicáveis ao REB as atuais condições estabelecidas por convenções e acordos coletivos de trabalho das tripulações de embarcações de bandeira brasileira.

§ 5º Deverão ser celebrados novas convenções e acordos coletivos de trabalho para as tripulações das embarcações registradas no REB, os quais terão por objetivo preservar condições de competitividade com o mercado internacional.

§ 6º. Nas embarcações registradas no REB serão necessariamente brasileiros apenas o Comandante e o Chefe de Máquinas.

§ 7º O frete aquaviário internacional, produzido por embarcação de bandeira brasileira registrada no REB, não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil.

§ 8º As embarcações inscritas no REB ficam isentas do recolhimento de taxa para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo.

§ 9º A construção, conservação, modernização e o reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB serão, para todos os efeitos legais e fiscais, equiparadas à operação de exportação.

§ 10. A inscrição no REB será feita no Tribunal Marítimo e não suprime, sendo complementar, o registro de propriedade marítima, conforme dispõe a Lei nº 7.562, de 3 de fevereiro de 1988.

§ 11. Caberá ao Poder Executivo regulamentar o REB, estabelecendo as normas complementares necessárias ao seu funcionamento e as condições para a inscrição de embarcações e seu cancelamento.

Art. 12. Nos portos públicos organizados, o armador brasileiro gozará do direito de efetuar, com pessoal próprio ou através de seu operador potuário, as operações portuárias de recebimento, estocagem, embarque, desembarque e entrega de cargas, assim como as de estiva, conferência, conserto e vigilância, quando se tratar de embarcação de bandeira brasileira especificamente empregada no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou no âmbito do MERCOSUL.

§ 1º Caso o armador requeira serviços de um operador portuário, este deverá requisitar ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra - OGMO a mão-de-obra avulsa suplementar, respeitando-se a remuneração individual vigente para cada trabalhador requisitado, independentemente do número mínimo por terno, acordado com o sindicato de classe, para as operações com embarcações de longo curso.

§ 2º Quando exercido o direito a que se refere o *caput* deste artigo, a totalidade das tarifas portuárias, aí incluídas as taxas de atracação e desatracação, terão o seu valor limitado a 2% (dois por cento) do frete marítimo líquido cobrado pelo armador, em cada um dos pontos de embarque e desembarque de cargas.

Art. 13. São extensivos às embarcações que operam na navegação de cabotagem os preços de combustível cobrados às embarcações de longo curso.

Art 14. Fica dispensado da contratação de prático o Comandante de embarcação destinada à navegação de cabotagem que, em período anterior, de no máximo 12 (doze) meses, tiver operado em determinado porto ou canal por mais de 5 (cinco) vezes.

Art. 15. O Poder Executivo destinará, através de regulamento, um percentual do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, a título de compensação pela perda de receita imposta pelo § 8º do Art 11 desta lei.

Art. 16. Destinar-se-á ao Fundo da Marinha Mercante - FMM 100% (cem por cento) do produto da arrecadação do AFRMM recolhido por empresa brasileira de navegação, operando embarcação estrangeira afretada a casco nu.

Parágrafo único. Quando gerado por embarcação estrangeira afretada a casco nu em substituição a embarcação de tipo e porte semelhante em construção ou reparação em estaleiro brasileiro, o AFRMM terá, por um período máximo de 36 (trinta e

seis) meses, contados da data da assinatura do contrato de construção ou reparação, a mesma destinação do produzido por embarcação de registro brasileiro.

Capítulo VIII

Das Infrações e Sanções

Art. 17. A inobservância do disposto nesta lei sujeita o infrator às seguintes sanções:

I - multa, no valor de até R$ 10,00 (dez reais) por tonelada de arqueação bruta da embarcação;

II - suspensão da autorização para operar, por prazo de até seis meses.

Capítulo IX

Das Disposições Transitórias

Art. 18. Caso o Registro Especial Brasileiro não seja regulamentado no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da data de publicação desta lei, será admitida, até que esteja regulamentado o REB, a transferência ou exportação de embarcação inscrita no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de empresa brasileira, para a sua subsidiária integral no exterior, atendidas, no caso daquelas ainda não quitadas, as seguintes exigências:

I - manutenção, em nome da empresa brasileira, do financiamento vinculado à embarcação, da mesma forma que novas solicitações de recursos;

II - constituição, no país de registro da embarcação, de hipoteca a favor do credor no Brasil;

III - prestação de fiança adicional, pela subsidiária integral, para o financiamento de que trata o inciso I deste artigo.

§ 1º As embarcações transferidas ou exportadas para as subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de empresas brasileiras gozarão dos mesmos direitos das embarcações de bandeira brasileira, desde que:

I - sejam brasileiros o seu Comandante e seu Chefe de Máquinas;

II - sejam observados, no relacionamento trabalhista com as respectivas tripulações, requisitos mínimos estabelecidos por organismos internacionais devidamente reconhecidos;

III - tenham sido construídas no Brasil ou, se construídas no exterior, tenham sido registradas no Brasil até a data a partir da qual passe a viger esta lei;

IV - submetam-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras, sob as mesmas condições das embarcações de bandeira brasileira.

§ 2º Aplica-se o disposto no parágrafo anterior às embarcações que já tenham sido anteriormente exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais no exterior de empresas brasileiras.

§ 3º As embarcações construídas no Brasil e exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais de empresa brasileira gozarão dos incentivos legais referentes à exportação de bens.

§ 4º O descumprimento de qualquer das exigências estabelecidas neste artigo implica a perda dos direitos previstos no § 1º .

Art. 19. Por um prazo de 10 (dez) anos, contado a partir da data que passar a viger esta lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Parágrafo único. O Fundo da Marinha Mercante ressarcirá as empresas brasileiras de navegação das parcelas previstas nos incisos II e III do Art. 8º do Decreto-lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, que deixarão de ser recolhidas em razão da não incidência estabelecida neste artigo.

Capítulo X

Das Disposições Finais

Art. 20. Os portos públicos deverão, no prazo de até sessenta dias após a entrada em vigor desta lei, implantar cais público com pelo menos dois berços de atracação para atender exclusivamente ao embarque e desembarque de carga geral, veículos, cofres de carga ou outros, nos tráfegos de cabotagem e do MERCOSUL.

Art. 21. A ordenação da direção civil do transporte aquaviário em situação de tensão, emergência ou guerra terá sua composição, organização administrativa e âmbito de coordenação nacional definidos pelo Poder Executivo.

Art. 22. O frete aquaviário internacional produzido por embarcação de bandeira brasileira não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil.

Art. 23. O § 2º do Art. 2º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a ter a seguinte redação:

"§ 2º Independe de concessão, permissão ou autorização o transporte de cargas pelos meios rodoviário e aquaviário.".

Art. 24. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 25. Revoga-se o Decreto-lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970.

Deputado José Carlos Aleluia
Relator

REQUERIMENTO

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos regimentais, a retirada do item 1 da pauta da Ordem do Dia da presente Sessão Ordinária (PL 846/95).

Sala das sessões, em 26 de novembro de 1996.

DEPUTADO SÉRGIO MIRANDA
Líder do PCdoB

CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO

26/11

Senhor Presidente.

Requeremos a Vossa Excelência, nos termos regimentais a **retirada** do PL 846/95 constante da pauta da presente sessão.

Sala das Sessões, em 26.11.96

DEP. WALDOMIRO FIORAVANTE - PT

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Retirado o requerimento

Requeiro, na forma regimental, A RETIRADA DE PAUTA DO PL 846, DE 1995.

Sala das Sessões, 26 de NOVEMBRO de 1996.

AYRTON XERÉZ

LÍDER DO PSDB

Luiza Erundina - PMDB

plenario\reqcd.sam

GER 3.17.23.004-2 - (SET/94)

FOLHA DE INSCRIÇÃO PARA <u>DISCUSSÃO,</u> EM TURNO ÚNICO,
DO PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995
(CABOTAGEM)

RELAÇÃO DE ORADORES **CONTRÁRIOS**

1. José Lourenço
2. .....
3. .....
4. .....
5. .....
6. .....
7. .....
8. .....
9. .....
10. .....
11. .....
12. .....
13. .....
14. .....
15. .....
16. .....
17. .....
18. .....
19. .....
20. .....

FOLHA DE INSCRIÇÃO PARA <u>DISCUSSÃO,</u> EM TURNO ÚNICO,
DO PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995
(CABOTAGEM)

RELAÇÃO DE ORADORES **<u>A FAVOR</u>**

1. SOCORRO GOMES X
2. CARLOS SANTANA X
3. JOÃO CÓSER X
4. JUCIA SARUY X
5. Sandra Feghali X
6. Elcione Barbalho (FELMA DE SOUZA) X
7. .....
8. .....
9. .....
10. .....
11. .....
12. .....
13. .....
14. .....
15. .....
16. .....
17. .....
18. .....
19. .....
20. .....

CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO

26/11/96

Senhor Presidente,

Nos termos do artigo 193 do Regimento Interno, requeiro o **ADIAMENTO DA VOTAÇÃO DO PROJETO** do Dec. 846-A/95, constante do item 02 da Ordem do Dia de hoje, por duas sessões, tendo em vista a complexidade da matéria em questão, carecendo de maior análise desta Liderança junto a nossa Bancada.

Sala das sessões, em 20 de novembro de 1996

LÍDER DO **PPB**/PL

PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995
(DA SRA. SOCORRO GOMES)

DISCUSSÃO, EM TURNO ÚNICO, DO PROJETO DE LEI Nº 846, DE 1995, QUE REGULAMENTA O PARÁGRAFO ÚNICO DO ARTIGO 178 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL (TENDO APENSADOS OS DE Nºs 907, 1.125, 1.302 E 1.392, DE 1995); TENDO PARECER DO RELATOR DESIGNADO PELA MESA EM SUBSTITUIÇÃO À COMISSÃO ESPECIAL, PELA REJEIÇÃO DESTE E DOS DE Nºs 907/95, 1.302/95 E 1.392/95, APENSADOS; E PELA APROVAÇÃO DO DE Nº 1.125/95, APENSADO, NOS TERMOS DO SUBSTITUTIVO (RELATOR: SR. JOSÉ CARLOS ALELUIA).

SOBRE A MESA REQUERIMENTO NOS SEGUINTES TERMOS:

~~NÃO HAVENDO~~ HÁ ORADORES INSCRITOS,

DECLARO ENCERRADA A DISCUSSÃO.

EMENDADO

CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO

Senhor Presidente.

Requeremos a Vossa Excelência, nos termos regimentais a **retirada** do PL 846/95 constante da pauta da presente sessão.

Sala das Sessões, em 27.11.96

Dep. WALDOMIRO FIORAVANTE - PT

CABOTAGEM - REGULAMENTAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO

V

Substitutivo do Relator ao PL. 1.125/95	PL. 1125/95, **do Poder Executivo**	PL. 846-B/95, da Deputada Socorro Gomes
Capítulo I - Do Âmbito da Aplicação	Capítulo I - Do Âmbito da Aplicação	
Art. 1º . Esta Lei se aplica: I - aos armadores, **às empresas de navegação e** às embarcações brasileiras; II - às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros; III - aos armadores, **às empresas de navegação** e às embarcações estrangeiras, quando amparados por acordos firmados pela União.	Art. 1º . Esta Lei se aplica: I - aos armadores e embarcações brasileiros: II - às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros; III - aos armadores e embarcações estrangeiros, quando amparados por acordos **internacionais** firmados pela União.	**Art. 1º . O transporte aquaviário de mercadoria , na navegação de cabotagem e interior, será regulamentado nos termos desta lei, tendo-se em vista a necessidade de manutenção de frota própria nacional, em atendimento das exigências do papel estratégico da atividade mercante marinheira e da segurança nacional.**
Parágrafo único. Excetuam-se do disposto neste artigo: I - os navios de guerra e de Estado que não estejam empregados em atividades comerciais; II - as embarcações de esporte e recreio; III - as embarcações de turismo; IV - as embarcações de pesca; **V - as embarcações de pesquisa.**	Parágrafo único. Excetuam-se do disposto neste artigo: I - os navios de guerra e de Estado que não estejam empregados em atividades comerciais; II - as embarcações de esporte e recreio; III - as embarcações de turismo; IV - as embarcações de pesca.	
Capítulo II - Das Definições	Capítulo II - Das Definições	
Art. 2º . Para os efeitos desta lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:	Art. 2º . Para os efeitos desta lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:	**Art. 2º . Para efeito desta lei, define-se como:**

CABOTAGEM - REGULAMENTAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO

Substitutivo do Relator ao PL. 1.125/95	PL. 1125/95, **do Poder Executivo**	PL. 846-B/95, da Deputada Socorro Gomes
Art. 2º, I - afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação por tempo determinado, incluindo o direito de designar o Comandante e a tripulação;	I - afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o Comandante e a tripulação;	
II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, **ou parte dela**, para operá-la por tempo determinado;	II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada para operá-la por tempo determinado	
III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagem;	III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagem;	
IV - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no Brasil **que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial;**	IV - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no País ou empresa brasileira, autorizadas pelo órgão competente.	**Art. 2º, IV - Armador: pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua utilização, pondo-a, ou não, a navegar por sua conta;**
		Art. 2º, V - Armador nacional: pessoa física, brasileira, residente no País; entidade de direito público interno ou entidade de administração indireta ou empresa brasileira, constituída de acordo com as leis do País;

CABOTAGEM - REGULAMENTAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO

Substitutivo do Relator ao PL. 1.125/95	PL. 1125/95, **do Poder Executivo**	PL. 846-B/95, da Deputada Socorro Gomes
V - empresa brasileira de navegação: pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no país, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente;		
VI - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;	V - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;	**Art. 2º, III - Embarcação nacional: embarcação registrada no Brasil segundo os requisitos legais para registro de propriedade de embarcação no País;** **Art. 2º, X - Embarcação de registro e bandeira brasileira: é a embarcação registrada no registro de propriedade marítima, no Tribunal Marítimo e inscrita numa Capitania, Delegacia ou Agência.**
VII - navegação de apoio: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações marítimas;		
VIII - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, **utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;**	VII - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do litoral brasileiro.	**Art. 2º,I - Navegação de cabotagem, toda navegação realizada por embarcação que, saindo de um porto nacional destine-se a outro porto nacional e que, para tal, utilize a via marítima, bem como, ao longo da costa ou na zona econômica exclusiva, nos serviços de apoio marítimo às atividades de pesquisas e lavra de jazidas de petróleo, gás natural e outros hidrocarbonetos;**

CABOTAGEM - REGULAMENTAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO

Substitutivo do Relator ao PL. 1.125/95	PL. 1125/95, **do Poder Executivo**	PL. 846-B/95, da Deputada Socorro Gomes
IX - navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;	VIII - navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;	**Art. 2º, II - Navegação interior: toda navegação realizada por embarcações em vias fluviais, lacustres e áreas portuárias nacionais;**
X - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;	IX - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;	
XI - suspensão provisória de bandeira: ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país;	X - suspensão provisória de bandeira: ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país;	
XII - frete aquaviário internacional: mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzida por embarcação.		
		Art. 2º, VI - Proprietário: é a pessoa física ou jurídica em nome de quem a embarcação está registrada;
		Art. 2º, VII - Afretador: á aquele que recebe a embarcação em fretamento para explorá-la numa das formas de utilização previstas pelo direito marítimo;
		Art. 2º, VIII - Comandante: denominação genérica do tripulante que é responsável pela operação, manutenção e condições de segurança da embarcação, carga e pessoas a bordo;

CABOTAGEM - REGULAMENTAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO

Substitutivo do Relator ao PL. 1.125/95	PL. 1125/95, **do Poder Executivo**	PL. 846-B/95, da Deputada Socorro Gomes
		Art. 2º, IX - Tripulantes: profissionais habilitados que exercem funções na operação da embarcação;
Capítulo III - Da Bandeira da Embarcações	Capítulo III - Da Bandeira da Embarcações	
Art. 3º. Terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações: I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira; II - sob contrato de afretamento a casco nu, **por empresa brasileira de navegação**, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem.	Art. 3º. Terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações: I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira; II - sob contrato de afretamento a casco nu, por armador brasileiro , condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem.	
Capítulo IV - Da Tripulação	Capítulo IV - Da Tripulação	
Art. 4º. Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante, o Chefe de Máquinas **e uma parcela da tripulação a ser definida pelo Poder Executivo.**	Art. 4º. Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante, o Chefe de Máquinas.	
Capítulo V - Dos Regimes de Navegação	Capítulo V - Dos Regimes de Navegação	

CABOTAGEM - REGULAMENTAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO

Substitutivo do Relator ao PL. 1.125/95	PL. 1125/95, **do Poder Executivo**	PL. 846-B/95, da Deputada Socorro Gomes
Art. 5º. A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo prazo é aberta aos armadores, **às empresas de navegação** e às embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.	Art. 5º. A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo prazo é aberta aos armadores e embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.	
§ 1º. As disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, só se aplicam às cargas que tenham como origem ou destino países que pratiquem, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício, subsídio ou favor governamental, prescrição de cargas de exportação ou importação em favor de sua bandeira.		
§ 2º. Para os efeitos previstos no parágrafo anterior, o Poder Executivo manterá, em caráter permanente, a relação dos países que estabelecem proteção às suas bandeiras.		
§ 3º. O Poder Executivo poderá suspender a aplicação das diposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, quando comprovada a inexistência ou indisponibilidade de embarcações operadas por empresas brasileiras de navegação, do tipo e porte adequado ao transporte pretendido, ou quando estas não oferecerem condições de preço e prazo compatíveis com o mercado internacional.		

CABOTAGEM - REGULAMENTAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO

Substitutivo do Relator ao PL. 1.125/95	PL. 1125/95, **do Poder Executivo**	PL. 846-B/95, da Deputada Socorro Gomes
Art. 6º. A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta **às empresas de cabotagem** e embarcações de todos os países, **exclusivamente** na forma dos acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.	Art. 6º. A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta aos armadores e embarcações de todos os países, na forma dos acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.	
Art. 7º. As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio, **quando afretadas por empresas brasileiras de navegação**, observado o disposto nos artigos 9º e 10º desta lei.	Art. 7º. As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio, observado o disposto nos artigos 9º e 10º desta lei.	Art. 3º. O transporte de mercadoria na navegação de cabotagem e interior é privativo de embarcações de registro e bandeira brasileira, observando-se as seguintes condições excepcionais, em que poderão ser utilizadas embarcações estraneiras, previamente autorizadas pelo Ministério dos Transportes:
		Art. 3º, I - Quando o proprietário da embarcação ou embarcações registradas em país estrangeiro, que pretenda operar na navegação de cabotagem brasileira, possuir embarcações de registro e bandeiras brasileiras operando na navegação de cabotagem brasileira em número e tonelagem de arqueação bruta igual ou superior àquela de bandeira estrangeira que pretenda colocar em operação na navegação de cabotagem brasileira;

CABOTAGEM - REGULAMENTAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO

Substitutivo do Relator ao PL. 1.125/95	PL. 1125/95, **do Poder Executivo**	PL. 846-B/95, da Deputada Socorro Gomes
Parágrafo único. O governo brasileiro poderá celebrar acordos internacionais que permitam a participação de embarcações estrangeiras nas navegações referidas no caput, mesmo quando não afretadas por empresas brasileiras de navegação, desde que idêntico privilégio haja conferido à bandeira brasileira nos outros Estados contratantes.		**Art. 3º, II - Quando registrada em país participante de acordo internacional ratificado pelo Brasil, objetivando o intercâmbio comercial em mercado comum, respeitando o princípio de reciprocidade;**
		Art. 4º . As embarcações estrangeiras em apoio marítimo às atividades de pesquisas e lavra de jazidas, gás natural e outros hidrocarbonetos, poderão operar ao longo da costa brasileira ou zona econômica exclusiva, fretadas ou não por armadores nacionais, desde que não existam embarcações nacionais com características semelhantes de desempenho e tripuladas por pelo menos 2/3 (dois terços) de brasileiros, entre os quais úm mínimo de 2 (dois) oficiais de Marinha Mercante brasileiros,
		Art. 5º . Serão brasileiros os comandantes e tripulações dos navios de registros e bandeiras brasileiras que operem na navegação de cabotagem e interior.
Capítulo VI - Dos Afretamentos de Embarcações	Capítulo VI - Dos Afretamentos de Embarcações	

CABOTAGEM - REGULAMENTAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO

Substitutivo do Relator ao PL. 1.125/95	PL. 1125/95, **do Poder Executivo**	PL. 846-B/95, da Deputada Socorro Gomes
Art. 8º. **A empresa brasileira de navegação** poderá fretar ou afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu.	Art. 8º. O armador brasileiro poderá afretar ou afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu.	
Art. 9º. O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem, bem como na navegação de apoio, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:	Art. 9º. O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem, ou na interior de percurso nacional, bem como na navegação de apoio, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:	
Art. 9º, I - **quando verificada** inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;	Art. 9º, I - inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;	**Art. 3º, III - Afretadas a armadores nacionais com tripulação e comandantes brasileiros, para suprir inexistência de embarcação nacional adequada, para o transporte de cargas especiais;** **Art. 3º. IV - Afretada a armadores nacionais com tripulação e comandantes brasileiros quando a tonelagem a ser transportada exceder a capacidade total de transportar pelas embarcações nacionais;**

CABOTAGEM - REGULAMENTAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO

Substitutivo do Relator ao PL. 1.125/95	PL. 1125/95, **do Poder Executivo**	PL. 846-B/95, da Deputada Socorro Gomes
II - **quando verificado** interesse público, devidamente justificado;	II - interesse público, devidamente justificado;	**Art. 3º, V - Afretadas a armadores nacionais em situação de estado de calamidade pública, decretada em região do país, que determine a necessidade de transporte de pessoal, do fornecimento imediato de combustíveis, medicamentos e gêneros alimentícios, desde que não haja disponibilidade de embarcações nacionais adequadas.**
III - quando em substituição a embarcações em construção, com contrato em vigor, enquanto durar a construção, por período máximo de 36 (trinta e seis) meses, até o limite: **a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcações de carga;** **b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio;**		
IV - quando as condições de preço e prazo do transporte ou apoio realizado por embarcação de bandeira brasileira não forem competitivas, a critério do órgão competente, com as oferecidas por embarcação estrangeira.		

CABOTAGEM - REGULAMENTAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO

Substitutivo do Relator ao PL. 1.125/95	PL. 1125/95, **do Poder Executivo**	PL. 846-B/95, da Deputada Socorro Gomes
Art. 10. Independe de autorização o afretamento de embarcação: I - de bandeira brasileira e de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional; II - de bandeira brasileira para a navegação de cabotagem, interior e de apoio; III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira para a navegação de cabotagem, navegação interior e de apoio;	Art. 10. Independe de autorização o afretamento de embarcação: I - de bandeira brasileira e de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional; II - de bandeira brasileira para a navegação de cabotagem, interior e de apoio; III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira para a navegação de cabotagem, navegação interior **de percurso nacional** e navegação de apoio;	
Parágrafo único. O afretamento disposto no inciso III deste artigo fica limitado à tonelagem de porte bruto das embarcações, ainda que em construção, de propriedade da empresa contratante.		
Capítulo VII - Do Apoio ao Desenvolvimento da Marinha Mercante	Capítulo VII - Do Apoio ao Desenvolvimento da Marinha Mercante	
Art. 11. Fica instituído o Registro Especial Brasileiro - REB, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação.	Art. 11. Fica instituído o Registro Especial Brasileiro, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas **por armadores brasileiros que se destinarem à navegação de longo curso e interior de percurso internacional.**	

CABOTAGEM - REGULAMENTAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO

Substitutivo do Relator ao PL. 1.125/95	PL. 1125/95, **do Poder Executivo**	PL. 846-B/95, da Deputada Socorro Gomes
	Parágrafo único. Às embarcações registradas no Registro Especial Brasileiro serão aplicadas normas especiais de caráter fiscal, aduaneiro, previdenciário, trabalhista e securitário.	
Art. 11, § 1º. O financiamento à empresa brasileira de navegação, com recursos do Fundo da Marinha Mercante, para construção, conversão, modernização e reparação de embarcação pré-registrada ou registrada no REB contará com taxas e encargos não superiores aos das embarcações destinadas à exportação.		
§ 2º. Fica assegurada às empresas brasileiras de navegação a contratação, no mercado internacional da cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e de responsabilidade civil para suas embarcações registradas no REB.		
§ 3º. Fica a receita do frete de mercadorias transportadas entre o país e o exterior pelas embarcações registradas no REB isenta das contribuições parfa o PIS e o COFINS.		
§ 4º. Não são aplicáveis ao REB as atuais condições estabelecidas por convenções e acordos coletivos de trabalho das tripulações de embarcações de bandeira brasileira.		

CABOTAGEM - REGULAMENTAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO

Substitutivo do Relator ao PL. 1.125/95	PL. 1125/95, **do Poder Executivo**	PL. 846-B/95, da Deputada Socorro Gomes
§ 5º. Deverão ser celebrados novas convenções e acordos coletivos de trabalho para as tripulações das embarcações registradas no REB, os quais terão por objetivo preservar condições de competitividade com o mercado internacional.		
Art. 11, § 6º. Nas embarcações registradas no REB serão necessariamente brasileiros apenas o Comandante e o Chefe de Máquinas.		
§ 7º. O frete aquaviário internacional, produzido por embarcação de bandeira brasileira registrada no REB, não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil.		
§ 8º. As embarcações inscritas no REB ficam isentas do recolhimento de taxa para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo.		
§ 9º. A construção, conservação, modernização e o reparo de embarcações pré-registradas no REB serão, para todos os efeitos legais e fiscais, equiparadas à operação de exportação.		
§ 10. A inscrição no REB será feita no Tribunal Marítimo e não suprime, sendo complementar, o registro de propriedade marítima, conforme dispõe a Lei nº 7.562, de 3 de fevereiro de 1988.		

CABOTAGEM - REGULAMENTAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO

Substitutivo do Relator ao PL. 1.125/95	PL. 1125/95, **do Poder Executivo**	PL. 846-B/95, da Deputada Socorro Gomes
§ 11. Caberá ao Poder Executivo regulamentar o REB, estabelecendo as normas complementares necessárias ao seu funcionamento e as condições para a inscrição de embarcações e seu cancelamento.		
Art. 12. Nos portos públicos organizados, o armador brasileiro gozará do direito de efetuar, com pessoal próprio ou através de seu operador portuário, as operações portuárias de recebimento, estocagem, desembarque e entrega de embarcação de bandeira brasileira especificamente empregada no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou no âmbito do MERCOSUL.		
§ 1º. Caso o armador requeira serviços de um operador portuário, este deverá requisitar ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra - OGMO a mão-de-obra avulsa suplementar, respeitando-se a remuneração individual vigente para não cada trabalhador requisitado, independentemente do número mínimo por termo, acordado com o sindicato de classe, para as operações com embarcações de longo curso.		
§ 2º. Quando exercido o direito a que se refere o caput deste artigo, a totalidade das tarifas portuárias, aí incluídas as taxas de atracação e desatracação, terão o seu valor limitado a 2% (dois por cento) do frete marítimo líquido cobrado pelo armador, em cada um dos pontos de embarque e desembarque de longo curso.		

CABOTAGEM - REGULAMENTAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO

Substitutivo do Relator ao PL. 1.125/95	PL. 1125/95, **do Poder Executivo**	PL. 846-B/95, da Deputada Socorro Gomes
Art. 13. São extensivos às embarcações que operam na navegação de cabotagem os preços de combustível cobrados às embarcações de longo curso.		
Art. 14. Fica dispensado da contratação de prático o Comandante de embarcação destinada à navegação de cabotagem que, em período anterior, de no máximo 12 (doze) meses, tiver operado em determinado porto ou canal por mais de 5 (cinco) meses.		
Art. 15. O Poder Executivo destinará, através de regulamento, um percentual do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, a título de compensação pela perda de receita imposta pelo § 8º do Art. 11 desta Lei.		
Art. 16. Destinar-se-á ao Fundo de Marinha Mercante - FMM 100% (cem por cento) do produto da arrecadação do AFRMM recolhido por empresa brasileira de navegação, operando embarcação estrangeira afretada a casco nu.		

CABOTAGEM - REGULAMENTAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO

Substitutivo do Relator ao PL. 1.125/95	PL. 1125/95, **do Poder Executivo**	PL. 846-B/95, da Deputada Socorro Gomes
Parágrafo único. Quando gerado por embarcação estrangeira afretada a casco nu em substituição a embarcação de tipo e porte semelhante em construção ou reparação em estaleiro brasileiro, o AFRMM terá, por um período máximo de 36 (trinta e seis) meses, contados da data da assinatura do contrato de construção ou reparação, a mesma destinação do produzido por embarcação de registro brasileiro.		
Capítulo VIII - Das Infrações e Sanções	Capítulo VIII - Das Infrações e Sanções	
Art. 17. A inobservância do disposto nesta lei sujeita o infrator às seguintes sanções: I - multa, no valor de até R$ 10,00 (dez reais) por tonelada de arqueação bruta da embarcação; II - suspensão da autorização para operar, por prazo de até seis meses.	Art. 12. A inobservância do disposto nesta Lei sujeitará o infrator a multa de até cem por cento do valor do frete, conforme definido em regulamento.	
Capítulo IX - Das Disposições Transitórias		

CABOTAGEM - REGULAMENTAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO

Substitutivo do Relator ao PL. 1.125/95	PL. 1125/95, **do Poder Executivo**	PL. 846-B/95, da Deputada Socorro Gomes
Art. 18. Caso o Registro Especial Brasileiro não seja regulamentado no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da data de publicação desta lei, será admitida, até que esteja regulamentado o REB, a transferência ou exportação de embarcação escrita no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de empresa brasileira, para a sua subsidiária integral no exterior, atendidas, no caso daquelas ainda não quitadas, as seguintes exigências: **I - manutenção, em nome da empresa brasileira, do financiamento vinculado à embarcação, da mesma forma que novas solicitações de recursos;** **II - constituição, no país de registro da embarcação, de hipoteca a favor do credor no Brasil;** **III - prestação de fiança adicional, pela subsidiária integral, para o financiamento de que trata o inciso I deste artigo.**		

CABOTAGEM - REGULAMENTAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO

Substitutivo do Relator ao PL. 1.125/95	PL. 1125/95, **do Poder Executivo**	PL. 846-B/95, da Deputada Socorro Gomes
§ 1º. As embarcações transferidas ou exportadas para as subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de empresas brasileiras gozarão dos mesmos direitos das embarcações de bandeira brasileira, desde que: **I - sejam brasileiros o seu Comandante e seu Chefe de Máquinas;** **II - sejam observados, no relacionamento trabalhista com as respectivas tripulações, requisitos mínimos estabelecidos por organismos internacionais devidamente reconhecidos;** **III - tenham sido construídas no Brasil ou, se construídas no exterior, tenham sido registradas no Brasil até a data a partir da qual passe a viger em lei;** **IV - submetam-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras, sob as mesmas condições das embarcações de bandeira brasileira.**		
§ 2º. Aplica-se o disposto no parágrafo anterior às embarcações que já tenham sido anteriormente exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais no extgerior de empresas brasileiras.		
§ 3º. As embarcações construídas no Brasil e exportadas ou transferidas para as subsidiárias de empresa brasileira gozarão dos incentivos legais referentes à exportação de bens.		

CABOTAGEM - REGULAMENTAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO

Substitutivo do Relator ao PL. 1.125/95	PL. 1125/95, **do Poder Executivo**	PL. 846-B/95, da Deputada Socorro Gomes
Art. 18, § 4º. O descumprimento de qualquer das exigências estabelecidas neste artigo implica a perda dos direitos previstos no § 1º.		
Art. 19. Por um prazo de 10 (dez) anos, contado a partir da data que passar a viger esta lei, não incluirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.		
Parágrafo único. O Fundo de Marinha Mercante ressarcirá as empresas brasileiras de navegação das parcelas previstas nos incisos II e III do Art. 8º do Decreto-lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, que deixarão de ser recolhidas em razão da não incidência estabelecida neste artigo.		
Capítulo X - Das Disposições Finais	Capítulo X - Das Disposições Finais	
Art. 20. Os portos públicos deverão, no prazo de até sessenta dias após a entrada em vigor desta lei, implantar cais público com pelo menos dois terços de atracação para atender exclusivamente ao embarque e desembarque de carga geral, veículos, cofres de carga ou outros, nos tráfegos de cabotagem e do MERCOSUL.		

CABOTAGEM - REGULAMENTAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO

Substitutivo do Relator ao PL. 1.125/95	PL. 1125/95, **do Poder Executivo**	PL. 846-B/95, da Deputada Socorro Gomes
Art. 21. A ordenação da direção civil do transporte aquaviário em situação de tensão, emergência ou guerra terá sua composição, organização administrativa e âmbito de coordenação nacional definidos pelo Poder Executivo.	Art. 13. A ordenação da direção civil do transporte aquaviário em situação de tensão, emergência ou guerra terá sua composição, organização administrativa e âmbito de coordenação nacional definidos pelo Poder Executivo.	
Art. 22. O frete aquaviário internacional produzido por embarcação de bandeira brasileira não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil.		
Art. 23. O § 2º do Art. 2º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a ter a seguinte redação: **§ 2º. Independe de concessão, permissão ou autorização o transporte de cargas pelos meios rodoviário e aquaviário.**		
Art. 24. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.	Art. 14. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.	**Art. 6º . Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.**
Art. 25. Revoga-se o Decreto-lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970.	Art. 25. Revogam-se os Decretos-leis nºs 666, de 2 de julho de 1969, 687, de 16 de julho de 1969, e 1.143, de 30 de dezembro de 1970.	**Art. 7º . Revogam-se as disposições em contrário.**

CÂMARA DOS DEPUTADOS

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.125, DE 1995

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Capítulo I

Do Âmbito da Aplicação

Art. 1º Esta lei se aplica:

I - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações brasileiras;

II - às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros;

III - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações estrangeiras, quando amparados por acordos firmados pela União;

Parágrafo único. Excetuam-se do disposto neste artigo:

I - os navios de guerra e de Estado que não estejam empregados em atividades comerciais;

II - as embarcações de esporte e recreio;

III - as embarcações de turismo;

IV - as embarcações de pesca;

V - as embarcações de pesquisa.

Capítulo II

Das Definições

Art. 2º Para os efeitos desta lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o Comandante e a tripulação;

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado;

III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;

IV - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial;

V - empresa brasileira de navegação: pessoa jurídica constituida segundo as leis brasileiras, com sede no país, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente;

VI - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;

VII - navegação de apoio: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações marítimas;

VIII - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

IX - navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;

X - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

XI - suspensão provisória de bandeira: ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país;

XII - frete aquaviário internacional: mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzida por embarcação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Capítulo III

Da Bandeira das Embarcações

Art. 3º Terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações:

I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira;

II - sob contrato de afretamento a casco nu, por empresa brasileira de navegação, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem.

Capítulo IV

Da Tripulação

Art. 4º Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante, o Chefe de Máquinas e uma parcela da tripulação a ser definida pelo Poder Executivo.

Capítulo V

Dos Regimes da Navegação

Art. 5º A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo curso é aberta aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

§ 1º As disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, só se aplicam às cargas que tenham como origem ou destino países que pratiquem, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício, subsídio ou favor governamental, prescrição de cargas de exportação ou importação em favor de navio de sua bandeira.

§ 2º Para os efeitos previstos no parágrafo anterior, o Poder Executivo manterá, em caráter permanente, a relação dos países que estabelecem proteção às suas bandeiras.

§ 3º O Poder Executivo poderá suspender a aplicação das disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, quando comprovada a inexistência ou indisponibilidade de embarcações operadas por empresas brasileiras de navegação, do tipo e porte adequados ao transporte pretendido, ou quando estas não oferecerem condições de preço e prazo compatíveis com o mercado internacional.

Art. 6º A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta às empresas de navegação e embarcações de todos os países, exclusivamente na forma dos acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Art. 7º As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos artigos 9º e 10 desta lei.

Parágrafo único. O governo brasileiro poderá celebrar acordos internacionais que permitam a participação de embarcações estrangeiras nas navegações referidas no *caput*, mesmo quando não afretadas por empresas brasileiras de navegação, desde que idêntico privilégio seja conferido à bandeira brasileira nos outros Estados contratantes.

Capítulo VI

Dos Afretamentos de Embarcações

Art. 8º A empresa brasileira de navegação poderá fretar ou afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu.

Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem, bem como na navegação de apoio, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

I - quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;

II - quando verificado interesse público, devidamente justificado.

III - quando em substituição a embarcações em construção, com contrato em vigor, enquanto durar a construção, por período máximo de 36 (trinta e seis) meses, até o limite:

a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcações de carga;

b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

IV - quando as condições de preço e prazo do transporte ou apoio realizado por embarcação de bandeira brasileira não forem competitivas, a critério do órgão competente, com as oferecidas por embarcação estrangeira.

Art. 10. Independe de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira e de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

II - de bandeira brasileira para a navegação de cabotagem, interior e de apoio;

III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio.

Parágrafo único. O afretamento disposto no inciso III deste artigo fica limitado à tonelagem de porte bruto das embarcações, ainda que em construção, de propriedade da empresa contratante.

Capítulo VII

Do Apoio ao Desenvolvimento da Marinha Mercante

Art. 11. Fica instituído o Registro Especial Brasileiro - REB, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação.

§ 1º O financiamento à empresa brasileira de navegação, com recursos do Fundo da Marinha Mercante, para construção , conversão, modernização e reparação de embarcação pré-registrada ou registrada no REB contará com taxas e encargos não superiores aos das embarcações destinadas à exportação.

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

§ 3º Fica a receita do frete de mercadorias transportadas entre o país e o exterior pelas embarcações registradas no REB isenta das contribuições para o PIS e o COFINS.

§ 4º Nâo são aplicáveis ao REB as atuais condições estabelecidas por convenções e acordos coletivos de trabalho das tripulações de embarcações de bandeira brasileira.

§ 5º Deverão ser celebrados novas convenções e acordos coletivos de trabalho para as tripulações das embarcações registradas no REB, os quais terão por objetivo preservar condições de competitividade com o mercado internacional.

§ 6º. Nas embarcações registradas no REB serão necessariamente brasileiros apenas o Comandante e o Chefe de Máquinas.

§ 7º O frete aquaviário internacional, produzido por embarcação de bandeira brasileira registrada no REB, não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil.

§ 8º As embarcações inscritas no REB ficam isentas do recolhimento de taxa para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo.

§ 9º A construção, conservação, modernização e o reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB serão, para todos os efeitos legais e fiscais, equiparadas à operação de exportação.

§ 10. A inscrição no REB será feita no Tribunal Marítimo e não suprime, sendo complementar, o registro de propriedade marítima, conforme dispõe a Lei nº 7.562, de 3 de fevereiro de 1988.

§ 11. Caberá ao Poder Executivo regulamentar o REB, estabelecendo as normas complementares necessárias ao seu funcionamento e as condições para a inscrição de embarcações e seu cancelamento.

Art. 12. Nos portos públicos organizados, o armador brasileiro gozará do direito de efetuar, com pessoal próprio ou através de seu operador potuário, as operações portuárias de recebimento, estocagem, embarque, desembarque e entrega de cargas, assim como as de estiva, conferência, conserto e vigilância, quando se tratar de embarcação de bandeira brasileira especificamente empregada no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou no âmbito do MERCOSUL.

§ 1º Caso o armador requeira serviços de um operador portuário, este deverá requisitar ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra - OGMO a mão-de-obra avulsa suplementar, respeitando-se a remuneração individual vigente para cada trabalhador requisitado, independentemente do número mínimo por terno, acordado com o sindicato de classe, para as operações com embarcações de longo curso.

§ 2º Quando exercido o direito a que se refere o *caput* deste artigo, a totalidade das tarifas portuárias, aí incluídas as taxas de atracação e desatracação, terão o seu valor limitado a 2% (dois por cento) do frete marítimo líquido cobrado pelo armador, em cada um dos pontos de embarque e desembarque de cargas.

Art. 13. São extensivos às embarcações que operam na navegação de cabotagem os preços de combustível cobrados às embarcações de longo curso.

Art 14. Fica dispensado da contratação de prático o Comandante de embarcação destinada à navegação de cabotagem que, em período anterior, de no máximo 12 (doze) meses, tiver operado em determinado porto ou canal por mais de 5 (cinco) vezes.

Art. 15. O Poder Executivo destinará, através de regulamento, um percentual do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, a título de compensação pela perda de receita imposta pelo § 8º do Art 11 desta lei.

Art. 16. Destinar-se-á ao Fundo da Marinha Mercante - FMM 100% (cem por cento) do produto da arrecadação do AFRMM recolhido por empresa brasileira de navegação, operando embarcação estrangeira afretada a casco nu.

Parágrafo único. Quando gerado por embarcação estrangeira afretada a casco nu em substituição a embarcação de tipo e porte semelhante em construção ou reparação em estaleiro brasileiro, o AFRMM terá, por um período máximo de 36 (trinta e

seis) meses, contados da data da assinatura do contrato de construção ou reparação, a mesma destinação do produzido por embarcação de registro brasileiro.

Capítulo VIII

Das Infrações e Sanções

Art. 17. A inobservância do disposto nesta lei sujeita o infrator às seguintes sanções:

I - multa, no valor de até R$ 10,00 (dez reais) por tonelada de arqueação bruta da embarcação;

II - suspensão da autorização para operar, por prazo de até seis meses.

Capítulo IX

Das Disposições Transitórias

Art. 18. Caso o Registro Especial Brasileiro não seja regulamentado no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da data de publicação desta lei, será admitida, até que esteja regulamentado o REB, a transferência ou exportação de embarcação inscrita no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de empresa brasileira, para a sua subsidiária integral no exterior, atendidas, no caso daquelas ainda não quitadas, as seguintes exigências:

I - manutenção, em nome da empresa brasileira, do financiamento vinculado à embarcação, da mesma forma que novas solicitações de recursos;

II - constituição, no país de registro da embarcação, de hipoteca a favor do credor no Brasil;

III - prestação de fiança adicional, pela subsidiária integral, para o financiamento de que trata o inciso I deste artigo.

§ 1º As embarcações transferidas ou exportadas para as subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de empresas brasileiras gozarão dos mesmos direitos das embarcações de bandeira brasileira, desde que:

I - sejam brasileiros o seu Comandante e seu Chefe de Máquinas;

II - sejam observados, no relacionamento trabalhista com as respectivas tripulações, requisitos mínimos estabelecidos por organismos internacionais devidamente reconhecidos;

III - tenham sido construídas no Brasil ou, se construídas no exterior, tenham sido registradas no Brasil até a data a partir da qual passe a viger esta lei;

IV - submetam-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras, sob as mesmas condições das embarcações de bandeira brasileira.

§ 2º Aplica-se o disposto no parágrafo anterior às embarcações que já tenham sido anteriormente exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais no exterior de empresas brasileiras.

§ 3º As embarcações construídas no Brasil e exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais de empresa brasileira gozarão dos incentivos legais referentes à exportação de bens.

§ 4º O descumprimento de qualquer das exigências estabelecidas neste artigo implica a perda dos direitos previstos no § 1º .

Art. 19. Por um prazo de 10 (dez) anos, contado a partir da data que passar a viger esta lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Parágrafo único. O Fundo da Marinha Mercante ressarcirá as empresas brasileiras de navegação das parcelas previstas nos incisos II e III do Art. 8º do Decreto-lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, que deixarão de ser recolhidas em razão da não incidência estabelecida neste artigo.

Capítulo X

Das Disposições Finais

Art. 20. Os portos públicos deverão, no prazo de até sessenta dias após a entrada em vigor desta lei, implantar cais público com pelo menos dois berços de atracação para atender exclusivamente ao embarque e desembarque de carga geral, veículos, cofres de carga ou outros, nos tráfegos de cabotagem e do MERCOSUL.

Art. 21. A ordenação da direção civil do transporte aquaviário em situação de tensão, emergência ou guerra terá sua composição, organização administrativa e âmbito de coordenação nacional definidos pelo Poder Executivo.

Art. 22. O frete aquaviário internacional produzido por embarcação de bandeira brasileira não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil.

Art. 23. O § 2º do Art. 2º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a ter a seguinte redação:

"§ 2º Independe de concessão, permissão ou autorização o transporte de cargas pelos meios rodoviário e aquaviário.".

Art. 24. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 25. Revoga-se o Decreto-lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970.

Deputado José Carlos Aleluia
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.125, de 1995

Aprovados:

- a subemenda substitutiva às emendas de Plenário e ao substitutivo oferecido ao PL 1.125/95, oferecida pelo relator designado em Plenário em substituição à Comissão Especial;
- o requerimento solicitanto a votação em globo dos requerimentos de destaque simples;

Mantidos:

- o art. 16 da subemenda substitutiva do relator, objeto de destaque para votação em separado;
- o art. 17 da subemenda substitutiva do relator, objeto de destaque para votação em separado;
- o § 6º do art. 11 da subemenda substitutiva do relator, objeto de destaque para votação em separado;

Rejeitadas:

- em globo, os requerimentos de destaque simples para: a emenda de Plenário nº 37; o § 3º do art. 11; os §§ 4º e 5º do art. 11; o § 4º do art. 11; o § 5º do art. 11 e o § 6º do art. 11, referentes à subemenda substitutiva do relator;
- a emenda de Plenário nº 49, objeto de destaque para votação em separado;
- a emenda de Plenário nº 72, objeto de destaque para votação em separado;
- o inciso IV do art. 18 da emenda de Plenário nº 31, objeto de destaque para votação em separado, para substituir o inciso I do § 1º di art, 16 da subemenda substitutiva do relator.

Retirados:

- o requerimento de destaque simples para a emenda de Plenário nº 39;

Prejudicados:

- o requerimento de destaque para votação em separado da emenda de Plenário nº 43;
- o requerimento de destaque para votação em separado da emenda de Plenário nº 41;
- o requerimento de destaque para votação em separado do art. 14 do 1º substitutivo;
- o requerimentos de destaque para votação em separado do inciso IV do art. 9º do 1º substitutivo;
- a proposição inicial do PL. 1.125/95; o projeto de lei nº 846/95; o substitutivo da Comissão Especial oferecido ao PL 1.125/95; as emendas de Plenário, ressalvados os destaques; e os Projetos de Lei nºs 907/95, 1.302/95 e 1.392/95, apensados.

VAI AO SENADO FEDERAL A SUBEMENDA SUBSTITUTIVA AO PL. 1.225/95.
Em 27.11.96

Mozart Vianna de Paiva
Secretário-Geral da Mesa

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.125, DE 1995
(Do Poder Executivo)
MENSAGEM Nº 1.093/95

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.
(ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Capítulo I

Do Âmbito de Aplicação

Art. 1º Esta Lei se aplica:

I - aos armadores e embarcações brasileiros;

II - às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros;

III - aos armadores e embarcações estrangeiros, quando amparados por acordos internacionais firmados pela União.

Parágrafo único. Excetuam-se do disposto neste artigo:

I - os navios de guerra e de Estado que não estejam empregados em atividades comerciais;

II - as embarcações de esporte e recreio;

III - as embarcações de turismo;

IV - as embarcações de pesca.

Capítulo II

Das Definições

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o Comandante e a tripulação;

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada para operá-la por tempo determinado;

III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;

IV - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no País ou empresa brasileira, autorizadas pelo órgão competente;

V - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;

VI - navegação de apoio: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações marítimas;

VII - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do litoral brasileiro;

VIII - navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;

IX - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

X - suspensão provisória de bandeira: ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país.

Capítulo III

Da Bandeira das Embarcações

Art. 3º Terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações:

I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira;

II - sob contrato de afretamento a casco nu, por armador brasileiro, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem.

Capítulo IV

Da Tripulação

Art. 4º Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante e o Chefe de Máquinas.

Capítulo V

Dos Regimes de Navegação

Art. 5º A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo curso é aberta aos armadores e embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Art. 6º A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta aos armadores e embarcações de todos os países, na forma dos acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Art. 7º As embarcações estrangeiras poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e na navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio, quando afretadas por armadores brasileiros, observado o disposto nos artigos 9º e 10 desta Lei.

Capítulo VI

Dos Afretamentos de Embarcações

Art. 8º O armador brasileiro poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu.

Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem e por tempo, para operar no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou na interior de percurso nacional, bem como na navegação de apoio, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

I - inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;

II - interesse público, devidamente justificado.

Art. 10. Independe de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira e de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

II - de bandeira brasileira para a navegação de cabotagem, interior e de apoio;

III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio.

Capítulo VII

Do Apoio ao Desenvolvimento da Marinha Mercante

Art. 11. Fica instituído o Registro Especial Brasileiro, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por armadores brasileiros, que se destinarem à navegação de longo curso e interior de percurso internacional.

Parágrafo único. Às embarcações registradas no Registro Especial Brasileiro serão aplicadas normas especiais de caráter fiscal, aduaneiro, previdenciário, trabalhista e securitário.

Capítulo VIII

Das Infrações e Sanções

Art. 12. A inobservância do disposto nesta Lei sujeitará o infrator a multa de até cem por cento do valor do frete, conforme definido em regulamento.

Capítulo IX

Das Disposições Finais

Art. 13. A ordenação da direção civil do transporte aquaviário em situação de tensão, emergência ou guerra terá sua composição, organização administrativa e âmbito de coordenação nacional definidos pelo Poder Executivo.

Art. 14. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art.15. Revogam-se os Decretos-leis nºs. 666, de 2 de julho de 1969, 687, de 16 de julho de 1969, e 1.143, de 30 de dezembro de 1970.

Brasília,

LEGISLAÇÃO CITADA, ANEXADA PELO AUTOR

DECRETO-LEI Nº 666 — DE 2 DE JULHO DE 1969

Institui a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira e da outras providencias.

O Presidente da Republica, no uso da atribuiçao que lhe confere o § 1º do artigo 2º do Ato Institucional nº 5, de 13 de dezembro de 1968, decreta:

Art. 1º A Superintendência Nacional da Marinha Mercante — ..... SUNAMAN, no exercicio de sua função reguladora do transporte maritimo, cabe disciplinar e controlar, mediante resoluções que expedir, a participação da frota mercante nacional das linhas internacionais de navegação.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, deverão predominar no trafego entre o Brasil e os demais paises os armadores nacionais do pais exportador e importador de mercadorias, até que seja obtida a igualdade de participaçao entre os mesmos armadores preconizada pela politica brasileira de transporte maritimo internacional.

Art. 2º Será feito, obrigatoriamente, em navios de bandeira brasileira, respeitado o principio da reciprocidade o transporte de mercadorias importadas por qualquer órgao da administração publica federal, estadual e municipal, direta ou indireta inclusive empresas publicas e sociedades de economia mista, bem como as importadas com quaisquer favores governamentais e, ainda, as adquiridas com financiamento, total ou parcial de estabelecimento oficial de credito, assim tambem com financiamento externos, concedidos a or-

gãos da administração publica federal, direta ou indireta.

§ 1º Estão igualmente sujeitas à obrigatoriedade prevista neste artigo as mercadorias nacionais exportadas com quaisquer dos beneficios nele deferidos.

§ 2º A obrigatoriedade prevista neste artigo sera extensivo às mercadorias cujo transporte esteja regulado em acôrdos ou convenios firmados ou reconhecidos pelas autoridades brasileiras obedecidas as condições nos mesmos fixadas.

Art. 3º As cargas de importação ou exportação vinculadas obrigatòriamente ao transporte em navios de bandeira brasileira, poderão ser liberadas em favor da bandeira do pais exportador ou importador, ponderadamente ate 50% de seu total, desde que a legislação do pais comprador ou vendedor conceda, pelo menos igual tratamento em relação aos navios de bandeira brasileira.

§ 1º Em caso de absoluta falta de navios de bandeira brasileira proprios ou afretados, para o transporte do total ou de parte da percentagem que lhe couber, deverá a mesma ser liberada em favor de navio da bandeira do pais exportador ou importador.

§ 2º Caso não haja navio de bandeira brasileira ou da bandeira do importador ou exportador em posição para o embarque da carga, poderá a Superintendência Nacional da Marinha Mercante, a seu exclusivo critério liberar o transporte para navio de terceira bandeira especificamente designado.

§ 3º Quando a exportação ou importação for feita para ou de pais que não seja servido por navios nacionais de ambas as bandeiras importadora ou exportadora de mercadoria sujeita a liberação a Superintendência Nacional da Marinha Mercante fara a liberação previa das cargas de que trata este Decreto-lei, designando o transportador.

Art. 4º Os atos do Poder Executivo, que objetivem proteger e regular o transporte maritimo de mercadorias de e para portos nacionais, so se aplicam a Conferencia de fretes, a acordos, a rateios de fretes ou de cargas e a contratos, desde que destes atos participe a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro com ou sem armadores a ela associados bem como a qualquer armador brasileiro previamente autorizado pela Superintendência Nacional da Marinha Mercante para trafego especifico.

Art. 5º Para os fins dêste Decreto-Lei considera-se navio de bandeira brasileira o navio afretado por empresa brasileira devidamente autorizada a funcionar no transporte de longo curso.

Art. 6º Entende-se como favor governamental qualquer isenção ou redução tributaria, tratamento tarifário protecionista e beneficio de qualquer natureza concedido pelo Governo Federal.

Art. 7º Para a perfeita execução dêste Decreto-Lei, a Superintendencia Nacional da Marinha Mercante — SUNAMAM — podera estabelecer os meios e normas necessarios ao contrôle de embarque bem como requisitar documentos, papeis, processos e informações de quaisquer orgãos da administração publica federal, estadual e municipal, direta ou indireta, e empresas concessionarias de serviços publicos.

Art. 8º O presente Decreto-Lei entrara em vigor na data da sua publicação revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 2 de julho de 1969; 148º da Independência e 81º da República.

A. COSTA E SILVA

Mário David Andreazza

DECRETO-LEI Nº 1.143 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1970

Dispõe sôbre a marinha mercante e a construção naval

O Presidente da Republica, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 55, item I, da Constituição, decreta:

Art. 1º Compete à Administração Federal:

I — Conceder e cancelar autorizações para o funcionamento das emprêsas nacionais de navegação interior, de cabotagem e longo curso, organizar o seu cadastro fisico e financeiro e fixar normas para a padronização dos seus registros contabeis;

II — Executar a politica nacional relacionada com a concessão e cancelamento das linhas de navegação interior, de cabotagem e longo curso, e autorizar a realização de viagens extraordinarias para portos nacionais e estrangeiros;

III — Estabelecer as condições para a posse e o exercicio de quaisquer cargos da administração de empresas de navegação publicas ou privadas, assim como para o exercicio de quaisquer funções em orgãos consultivos, fiscais e semelhantes;

IV — Deliberar sôbre a transferência de recursos, pelas emprêsas de navegação, para investimentos no exterior;

V — Fixar os tetos tarifários para a navegação mercante, interior e de cabotagem, e coordenar a participação das emprêsas nacionais nas conferências internacionais de frete;

VI — Fixar os percentuais de aumento ou reajustamento salarial para os trabalhadores das categorias de operadores de carga e descarga, vigias portuarios e demais trabalhadores da orla maritima, ouvido, previamente, o Conselho Nacional de Politica Salarial, de acôrdo com a Lei nº 5.617, de 15 de outubro de 1970;

VII — Fixar os ternos de trabalhadores das categorias de operadores de carga e descarga e vigias portuarios;

VIII — Executar e controlar os atos decorrentes dos acordos firmados pelo Brasil por força de convenções internacionais de transporte e direito maritimo;

IX — Autorizar a venda de embarcações nacionais empregadas na navegação interior, de cabotagem e de longo curso;

X — Autorizar o fretamento de embarcações por emprêsas nacionais de navegação;

XI — Promover a fusão ou a incorporação de emprêsas de navegação, quando necessario à obtenção de economia de escala.

Art. 2º São passiveis de multa:

I — de 100 (cem) a 1.000 (mil) unidades-padrão de capital (artigo 52 da Lei nº 4.380, de 21 de agosto de 1964), a empresa de navegação ou estaleiro que, por si, seus agentes ou prepostos, infringir qualquer dispositivo dêste Decreto-lei ou de resolução do órgão ou entidade da Administração Federal competente;

II de 10 (dez) a 200 (duzentas) unidades-padrão de capital, aqueles que de qualquer forma contribuirem para praticar, encobrir ou dissimular a infração.

Art. 3º As multas que não forem pagas no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data da notificação, serão cobradas mediante executivo fiscal.

Art. 4º O presente Decreto-lei entrara em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrario.

Brasília, 30 de dezembro de 1970; 149º da Independencia e 82º da República.

EMILIO G. MÉDICI

Mario David Andreazza

João Paulo dos Reis Velloso

DECRETO-LEI Nº 687 — DE 18 DE JULHO DE 1969

Altera o Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, que institui a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira, e a Lei 5.025, de 10 de junho de 1966, que dispõe sobre intercambio comercial com o exterior.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o § 1º do artigo 2º do Ato Institucional nº 5, de 13 de dezembro de 1968, decreta:

Art. 1º O § 1º do artigo 2º, o § 3º do artigo 3º, e os artigos 6º e 7º do Decreto-Lei nº 666, de 2 de julho de,

1969, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º .....

§ 1º A Superintendência Nacional da Marinha Mercante — SUNAMAN — poderá, com a aprovação prévia do Conselho Nacional de Comércio Exterior — CONCEX, estender a obrigatoriedade prevista neste artigo a mercadorias nacionais exportadas".

"Art. 3º .....

.....

§ 3º Quando a importação de mercadorias sujeitas a liberação fôr feita de país não servido por navio de sua bandeira nem por navio de bandeira brasileira, a Superintendência Nacional da Marinha Mercante fará a liberação prévia das cargas".

.....

"Art. 6º Entendem-se por favores governamentais os benefícios de ordem fiscal, cambial ou financeira concedidos pelo Govêrno Federal.

Parágrafo único. As dúvidas de interpretação sôbre o conceito de favores governamentais serão dirimidas pelo Ministério da Fazenda".

"Art. 7º Os órgãos da administração pública federal, estadual e municipal, direta ou indireta e as empresas concessionárias de serviços públicos, prestarão à SUNAMAN tôda a colaboração necessária para a execução das medidas previstas neste Decreto-lei".

Art. 2º No § 3º do artigo 6º da Lei nº 5.025, de 10 de junho de 1966, com a redação que a êste foi dada pelo Decreto-lei 487, de 3 de março de 1969, fica incluído, como integrante da Comissão Executiva do Conselho Nacional do Comércio Exterior (CONCEX) — o Superintendente da Superintendência Nacional da Marinha Mercante.

Art. 3º Este Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 18 de julho de 1969; 148º da Independência e 81º da República.

A. COSTA E SILVA
José de Magalhães Pinto
Mario David Andreazza
Ruy Correa Lopes
Edmundo de Macedo Soares
Antonio Dias Leite Júnior

Mensagem nº 1.093, de 1995, do Poder Executivo

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do artigo 61 da Constituição Federal, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado da Indústria do Comércio e do Turismo, da Marinha e dos Transportes, o texto do projeto de lei que "Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências".

Brasília, 18 de outubro de 1995.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS/MICT/MM/MT Nº 005, DE 13 DE OUTUBRO DE 1995, DOS SENHORES MINISTROS DE ESTADO DA INDÚSTRIA, DO COMÉRCIO E DO TURISMO, DA MARINHA E DOS TRANSPORTES.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Temos a honra de submeter à alta consideração de Vossa Excelência o anexo Projeto de Lei, que estipula normas regedoras da ordenação do transporte aquaviário de mercadorias, dando

cumprimento ao mandamento constitucional preconizado no artigo 178, com a nova redação dada pelo artigo 1° da Emenda Constitucional n° 7, de 15 de agosto de 1995.

Trata-se de iniciativa da maior significação, no sentido de obter a redução do custo do transporte aquaviário, uma vez que proporcionará substancial aumento da competitividade no setor, sem, contudo, expor a frota nacional a uma concorrência desequilibrada com as empresas estrangeiras. Ao abrir a exploração da navegação marítima e fluvial às embarcações de outros países, a norma proposta as submete às mesmas exigências estabelecidas para as brasileiras, ensejando o direcionamento dos esforços para a busca da eficiência, já que esta, no caso, passará a ser a determinante do sucesso nos empreendimentos do setor.

Na elaboração do mencionado Projeto de Lei, observaram-se, como pontos básicos, objetivos consentâncos com os do Governo de Vossa Excelência, tais como:

a) o ajuste das exigências impostas internamente aos armadores nacionais às condições do mercado internacional;

b) a remoção ou desburocratização de regras que limitam os ajustes operacionais em função de tráfegos específicos, deixando os empresários livres para proverem suas necessidades sem interferência do Governo, tanto na navegação de longo curso, quanto na navegação interior e na de cabotagem;

c) a ampliação da concorrência entre armadores nacionais, dando-lhes melhores condições de resposta rápida às suas necessidades na prestação dos serviços;

d) o aumento do transporte doméstico de cargas por via marítima ou fluvial, buscando melhor equilíbrio entre as diferentes modalidades na matriz brasileira de transporte.

Senhor Presidente, em tudo isto está presente a necessidade de resguardar os interesses nacionais e de não degradar a armação brasileira, fundamental para a dinamização do comércio, tanto interno quanto externo, e, por via de consequência, para o próprio desenvolvimento do País.

Colhemos o ensejo para significar a Vossa Excelência os nossos mais sinceros votos de respeito e consideração.

Respeitosamente,

Aviso nº 2.197 - SUPAR/C. Civil.

Brasília, 18 de outubro de 1995.

Senhor Primeiro Secretário,

Encaminho a essa Secretaria Mensagem do Excelentíssimo Senhor Presidente da República relativa a projeto de lei que "Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências".

Atenciosamente,

CLOVIS DE BARROS CARVALHO
Ministro de Estado Chefe da Casa Civil
da Presidência da República

A Sua Excelência o Senhor
Deputado WILSON CAMPOS
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados
BRASÍLIA-DF.

REDAÇÃO FINAL

PROJETO DE LEI Nº 1.125-A, DE 1995

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Capítulo I

Do Âmbito da Aplicação

Art. 1º. Esta Lei se aplica:

I - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações brasileiras;

II - às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros;

III - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações estrangeiras, quando amparados por acordos firmados pela União.

Parágrafo único. Excetuam-se do disposto neste artigo:

I - os navios de guerra e de Estado que não estejam empregados em atividades comerciais;

II - as embarcações de esporte e recreio;

III - as embarcações de turismo;

IV - as embarcações de pesca;

V - as embarcações de pesquisa.

Capítulo II
Das Definições

Art. 2°. Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o Comandante e a tripulação;

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado;

III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;

IV - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial;

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

VI - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;

VII - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias;

VIII - navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas

territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;

IX - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

X - navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;

XI - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

XII - suspensão provisória de bandeira: ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país;

XIII - frete aquaviário internacional: mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzida por embarcação.

Capítulo III

Da Bandeira das Embarcações

Art. 3°. Terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações:

I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira;

II - sob contrato de afretamento a casco nu, por empresa brasileira de navegação, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem.

Capítulo IV

Da Tripulação

Art. 4°. Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante, o Chefe de Máquinas e dois terços da tripulação.

Capítulo V

Dos Regimes da Navegação

Art. 5°. A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo curso é aberta aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

§ 1°. As disposições do Decreto-lei n° 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, só se aplicam às cargas de importação brasileira de países que pratiquem, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício, subsídio, favor governamental ou prescrição de cargas em favor de navio de sua bandeira.

§ 2°. Para os efeitos previstos no parágrafo anterior, o Poder Executivo manterá, em caráter permanente, a relação dos países que estabelecem proteção às suas bandeiras.

§ 3°. O Poder Executivo poderá suspender a aplicação das disposições do Decreto-lei n° 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, quando comprovada a inexistência ou indisponibilidade de embarcações operadas por empresas brasileiras de navegação, do tipo e porte adequados ao transporte pretendido, ou quando estas não oferecerem

condições de preço e prazo compatíveis com o mercado internacional.

Art. 6°. A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta às empresas de navegação e embarcações de todos os países, exclusivamente na forma dos acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Art. 7°. As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos arts. 9° e 10 desta Lei.

Parágrafo único. O governo brasileiro poderá celebrar acordos internacionais que permitam a participação de embarcações estrangeiras nas navegações referidas no *caput*, mesmo quando não afretadas por empresas brasileiras de navegação, desde que idêntico privilégio seja conferido à bandeira brasileira nos outros Estados contratantes.

Capítulo VI

Dos Afretamentos de Embarcações

Art. 8°. A empresa brasileira de navegação poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu.

Art. 9°. O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo,

bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

I - quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;

II - quando verificado interesse público, devidamente justificado;

III - quando em substituição a embarcações em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, enquanto durar a construção, por período máximo de trinta e seis meses, até o limite:

a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcações de carga;

b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

Parágrafo único. A autorização de que trata este artigo também se aplica ao caso de afretamento de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional, quando o mesmo se realizar em virtude da aplicação do § 3° do art. 5° desta Lei.

Art. 10. Independe de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

II - estrangeira, quando não aplicáveis as disposições do Decreto-lei n° 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

III - de bandeira brasileira para a navegação de cabotagem, interior, de apoio portuário e de apoio marítimo;

IV - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo, limitado ao dobro da tonelagem de porte bruto das embarcações, de tipo semelhante, por ela encomendadas a estaleiro brasileiro instalado no País, com contrato de construção em eficácia, adicionando de metade da tonelagem de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente.

Capítulo VII

Do Apoio ao Desenvolvimento da Marinha Mercante

Art. 11. Fica instituído o Registro Especial Brasileiro - REB, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação.

§ 1°. O financiamento oficial a empresa brasileira de navegação, para construção , conversão, modernização e reparação de embarcação pré-registrada no REB, contará com taxa de juros semelhante à da embarcação para exportação, a ser equalizada pelo Fundo da Marinha Mercante.

§ 2°. Fica 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 registradas no REB, desde que o mercado interno não ofereça tais coberturas ou preços compatíveis com o mercado internacional.

§ 3°. Fica a receita do frete de mercadorias transportadas entre o País e o exterior pelas embarcações

registradas no REB isenta das contribuições para o PIS e o COFINS.

§ 4°. Não são aplicáveis ao REB as atuais condições estabelecidas por convenções e acordos coletivos de trabalho das tripulações de embarcações de bandeira brasileira.

§ 5°. Deverão ser celebrados novas convenções e acordos coletivos de trabalho para as tripulações das embarcações registradas no REB, os quais terão por objetivo preservar condições de competitividade com o mercado internacional.

§ 6°. Nas embarcações registradas no REB serão necessariamente brasileiros apenas o Comandante e o Chefe de Máquinas.

§ 7°. O frete aquaviário internacional, produzido por embarcação de bandeira brasileira registrada no REB, não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil.

§ 8°. As embarcações inscritas no REB ficam isentas do recolhimento de taxa para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo.

§ 9°. A construção, conservação, modernização e o reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB serão, para todos os efeitos legais e fiscais, equiparadas à operação de exportação.

§ 10. As empresas brasileiras de navegação, com subsidiárias integrais proprietárias de embarcações construídas no Brasil, transferidas de sua matriz brasileira, ficam autorizadas a restabelecer o registro brasileiro como de propriedade da mesma empresa nacional, de origem, sem incidência de impostos ou taxas.

§ 11. A inscrição no REB será feita no Tribunal Marítimo e não suprime, sendo complementar, o registro de propriedade marítima, conforme dispõe a Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988.

§ 12. Caberá ao Poder Executivo regulamentar o REB, estabelecendo as normas complementares necessárias ao seu funcionamento e as condições para a inscrição de embarcações e seu cancelamento.

Art. 12. São extensivos às embarcações que operam na navegação de cabotagem e nas navegações de apoio portuário e marítimo os preços de combustível cobrados às embarcações de longo curso.

Art. 13. O Poder Executivo destinará, por meio de regulamento, um percentual do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, a título de compensação pela perda de receita imposta pelo § 8º do Art. 11 desta Lei.

Art. 14. Destinar-se-á ao Fundo da Marinha Mercante - FMM cem por cento do produto da arrecadação do AFRMM recolhido por empresa brasileira de navegação, operando embarcação estrangeira afretada a casco nu.

Parágrafo único. Quando gerado por embarcação estrangeira afretada a casco nu em substituição a embarcação de tipo e porte semelhante em construção ou reparação em estaleiro brasileiro, o AFRMM terá, por um período máximo de trinta e seis meses, contados da data da assinatura do contrato de construção ou reparação, a mesma destinação do produzido por embarcação de registro brasileiro.

Capítulo VIII

Das Infrações e Sanções

Art. 15. A inobservância do disposto nesta Lei sujeita o infrator às seguintes sanções:

I - multa, no valor de até R$ 10,00 (dez reais) por tonelada de arqueação bruta da embarcação;

II - suspensão da autorização para operar, por prazo de até seis meses.

Capítulo IX
Das Disposições Transitórias

Art. 16. Caso o Registro Especial Brasileiro não seja regulamentado no prazo de cento e oitenta dias, contado da data de publicação desta Lei, será admitida, até que esteja regulamentado o REB, a transferência ou exportação de embarcação inscrita no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de empresa brasileira, para a sua subsidiária integral no exterior, atendidas, no caso daquelas ainda não quitadas, as seguintes exigências:

I - manutenção, em nome da empresa brasileira, do financiamento vinculado à embarcação, da mesma forma que novas solicitações de recursos;

II - constituição, no país de registro da embarcação, de hipoteca a favor do credor no Brasil;

III - prestação de fiança adicional, pela subsidiária integral, para o financiamento de que trata o inciso I deste artigo.

§ 1°. As embarcações transferidas ou exportadas para as subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de

empresas brasileiras gozarão dos mesmos direitos das embarcações de bandeira brasileira, desde que:

I - sejam brasileiros o seu Comandante e seu Chefe de Máquinas;

II - sejam observados, no relacionamento trabalhista com as respectivas tripulações, requisitos mínimos estabelecidos por organismos internacionais devidamente reconhecidos;

III - tenham sido construídas no Brasil ou, se construídas no exterior, tenham sido registradas no Brasil até a data a partir da qual passe a viger esta Lei;

IV - submetam-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras, sob as mesmas condições das embarcações de bandeira brasileira.

§ 2°. Aplica-se o disposto no parágrafo anterior às embarcações que já tenham sido anteriormente exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais no exterior de empresas brasileiras.

§ 3°. As embarcações construídas no Brasil e exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais de empresa brasileira gozarão dos incentivos legais referentes à exportação de bens.

§ 4°. O descumprimento de qualquer das exigências estabelecidas neste artigo implica a perda dos direitos previstos no § 1° .

Art. 17. Por um prazo de dez anos, contado a partir da data em que passar a viger esta Lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Parágrafo único. O Fundo da Marinha Mercante ressarcirá as empresas brasileiras de navegação das parcelas previstas nos incisos II e III do Art. 8° do Decreto-lei n° 2.404, de 23 de dezembro de 1987, republicado de acordo com o Decreto-lei n° 2.414, de 12 de fevereiro de 1988, que deixarão de ser recolhidas em razão da não incidência estabelecida neste artigo.

Capítulo X
Das Disposições Finais

Art. 18. A ordenação da direção civil do transporte aquaviário em situação de tensão, emergência ou guerra terá sua composição, organização administrativa e âmbito de coordenação nacional definidos pelo Poder Executivo.

Art. 19. O frete aquaviário internacional produzido por embarcação de bandeira brasileira não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil.

Art. 20. O § 2° do Art. 2° da Lei n° 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 2°. .....

.....

§ 2°. Independe de concessão, permissão ou autorização o transporte de cargas pelos meios rodoviário e aquaviário."

Art. 21. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art. 22. Revogam-se o Decreto-lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970 e o art. 6º da Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988.

Sala das Sessões, em 27 de novembro de 1996.

Relator

projeto

PS-GSE/236 /96 Brasília, 28 de novembro de 1996.

Senhor Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à consideração do Senado Federal, nos termos do art. 134 do Regimento Comum, o incluso Projeto de Lei nº 1.125, de 1995, da Câmara dos Deputados, que "Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências."

Atenciosamente,

Deputado WILSON CAMPOS
Primeiro-Secretário

A Sua Excelência o Senhor
Senador ODACIR SOARES RODRIGUES
DD. Primeiro-Secretário do Senado Federal
N E S T A

PL 1125/95

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Capítulo I
Do Âmbito da Aplicação

Art. 1°. Esta Lei se aplica:

I - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações brasileiras;

II - às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros;

III - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações estrangeiras, quando amparados por acordos firmados pela União.

Parágrafo único. Excetuam-se do disposto neste artigo:

I - os navios de guerra e de Estado que não estejam empregados em atividades comerciais;

II - as embarcações de esporte e recreio;

III - as embarcações de turismo;

IV - as embarcações de pesca;

V - as embarcações de pesquisa.

Capítulo II
Das Definições

Art. 2°. Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o Comandante e a tripulação;

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado;

III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;

IV - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial;

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

VI - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;

VII - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias;

VIII - navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas

territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;

IX - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

X - navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;

XI - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

XII - suspensão provisória de bandeira: ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país;

XIII - frete aquaviário internacional: mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzida por embarcação.

Capítulo III

Da Bandeira das Embarcações

Art. 3°. Terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações:

I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira;

II - sob contrato de afretamento a casco nu, por empresa brasileira de navegação, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem.

Capítulo IV
Da Tripulação

Art. 4°. Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante, o Chefe de Máquinas e dois terços da tripulação.

Capítulo V
Dos Regimes da Navegação

Art. 5°. A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo curso é aberta aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

§ 1°. As disposições do Decreto-lei n° 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, só se aplicam às cargas de importação brasileira de países que pratiquem, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício, subsídio, favor governamental ou prescrição de cargas em favor de navio de sua bandeira.

§ 2°. Para os efeitos previstos no parágrafo anterior, o Poder Executivo manterá, em caráter permanente, a relação dos países que estabelecem proteção às suas bandeiras.

§ 3°. O Poder Executivo poderá suspender a aplicação das disposições do Decreto-lei n° 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, quando comprovada a inexistência ou indisponibilidade de embarcações operadas por empresas brasileiras de navegação, do tipo e porte adequados ao transporte pretendido, ou quando estas não oferecerem

condições de preço e prazo compatíveis com o mercado internacional.

Art. 6°. A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta às empresas de navegação e embarcações de todos os países, exclusivamente na forma dos acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Art. 7°. As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos arts. 9° e 10 desta Lei.

Parágrafo único. O governo brasileiro poderá celebrar acordos internacionais que permitam a participação de embarcações estrangeiras nas navegações referidas no *caput*, mesmo quando não afretadas por empresas brasileiras de navegação, desde que idêntico privilégio seja conferido à bandeira brasileira nos outros Estados contratantes.

Capítulo VI

Dos Afretamentos de Embarcações

Art. 8°. A empresa brasileira de navegação poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu.

Art. 9°. O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo,

bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

I - quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;

II - quando verificado interesse público, devidamente justificado;

III - quando em substituição a embarcações em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, enquanto durar a construção, por período máximo de trinta e seis meses, até o limite:

a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcações de carga;

b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

Parágrafo único. A autorização de que trata este artigo também se aplica ao caso de afretamento de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional, quando o mesmo se realizar em virtude da aplicação do § 3° do art. 5° desta Lei.

Art. 10. Independe de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

II - estrangeira, quando não aplicáveis as disposições do Decreto-lei n° 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

III - de bandeira brasileira para a navegação de cabotagem, interior, de apoio portuário e de apoio marítimo;

IV - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo, limitado ao dobro da tonelagem de porte bruto das embarcações, de tipo semelhante, por ela encomendadas a estaleiro brasileiro instalado no País, com contrato de construção em eficácia, adicionando de metade da tonelagem de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente.

Capítulo VII
Do Apoio ao Desenvolvimento da Marinha Mercante

Art. 11. Fica instituído o Registro Especial Brasileiro - REB, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação.

§ 1°. O financiamento oficial a empresa brasileira de navegação, para construção , conversão, modernização e reparação de embarcação pré-registrada no REB, contará com taxa de juros semelhante à da embarcação para exportação, a ser equalizada pelo Fundo da Marinha Mercante.

§ 2°. Fica 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 registradas no REB, desde que o mercado interno não ofereça tais coberturas ou preços compatíveis com o mercado internacional.

§ 3°. Fica a receita do frete de mercadorias transportadas entre o País e o exterior pelas embarcações

registradas no REB isenta das contribuições para o PIS e o COFINS.

§ 4°. Não são aplicáveis ao REB as atuais condições estabelecidas por convenções e acordos coletivos de trabalho das tripulações de embarcações de bandeira brasileira.

§ 5°. Deverão ser celebrados novas convenções e acordos coletivos de trabalho para as tripulações das embarcações registradas no REB, os quais terão por objetivo preservar condições de competitividade com o mercado internacional.

§ 6°. Nas embarcações registradas no REB serão necessariamente brasileiros apenas o Comandante e o Chefe de Máquinas.

§ 7°. O frete aquaviário internacional, produzido por embarcação de bandeira brasileira registrada no REB, não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil.

§ 8°. As embarcações inscritas no REB ficam isentas do recolhimento de taxa para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo.

§ 9°. A construção, conservação, modernização e o reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB serão, para todos os efeitos legais e fiscais, equiparadas à operação de exportação.

§ 10. As empresas brasileiras de navegação, com subsidiárias integrais proprietárias de embarcações construídas no Brasil, transferidas de sua matriz brasileira, ficam autorizadas a restabelecer o registro brasileiro como de propriedade da mesma empresa nacional, de origem, sem incidência de impostos ou taxas.

§ 11. A inscrição no REB será feita no Tribunal Marítimo e não suprime, sendo complementar, o registro de propriedade marítima, conforme dispõe a Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988.

§ 12. Caberá ao Poder Executivo regulamentar o REB, estabelecendo as normas complementares necessárias ao seu funcionamento e as condições para a inscrição de embarcações e seu cancelamento.

Art. 12. São extensivos às embarcações que operam na navegação de cabotagem e nas navegações de apoio portuário e marítimo os preços de combustível cobrados às embarcações de longo curso.

Art. 13. O Poder Executivo destinará, por meio de regulamento, um percentual do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, a título de compensação pela perda de receita imposta pelo § 8º do Art. 11 desta Lei.

Art. 14. Destinar-se-á ao Fundo da Marinha Mercante - FMM cem por cento do produto da arrecadação do AFRMM recolhido por empresa brasileira de navegação, operando embarcação estrangeira afretada a casco nu.

Parágrafo único. Quando gerado por embarcação estrangeira afretada a casco nu em substituição a embarcação de tipo e porte semelhante em construção ou reparação em estaleiro brasileiro, o AFRMM terá, por um período máximo de trinta e seis meses, contados da data da assinatura do contrato de construção ou reparação, a mesma destinação do produzido por embarcação de registro brasileiro.

Capítulo VIII

Das Infrações e Sanções

Art. 15. A inobservância do disposto nesta Lei sujeita o infrator às seguintes sanções:

I - multa, no valor de até R$ 10,00 (dez reais) por tonelada de arqueação bruta da embarcação;

II - suspensão da autorização para operar, por prazo de até seis meses.

Capítulo IX
Das Disposições Transitórias

Art. 16. Caso o Registro Especial Brasileiro não seja regulamentado no prazo de cento e oitenta dias, contado da data de publicação desta Lei, será admitida, até que esteja regulamentado o REB, a transferência ou exportação de embarcação inscrita no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de empresa brasileira, para a sua subsidiária integral no exterior, atendidas, no caso daquelas ainda não quitadas, as seguintes exigências:

I - manutenção, em nome da empresa brasileira, do financiamento vinculado à embarcação, da mesma forma que novas solicitações de recursos;

II - constituição, no país de registro da embarcação, de hipoteca a favor do credor no Brasil;

III - prestação de fiança adicional, pela subsidiária integral, para o financiamento de que trata o inciso I deste artigo.

§ 1°. As embarcações transferidas ou exportadas para as subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de

empresas brasileiras gozarão dos mesmos direitos das embarcações de bandeira brasileira, desde que:

I - sejam brasileiros o seu Comandante e seu Chefe de Máquinas;

II - sejam observados, no relacionamento trabalhista com as respectivas tripulações, requisitos mínimos estabelecidos por organismos internacionais devidamente reconhecidos;

III - tenham sido construídas no Brasil ou, se construídas no exterior, tenham sido registradas no Brasil até a data a partir da qual passe a viger esta Lei;

IV - submetam-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras, sob as mesmas condições das embarcações de bandeira brasileira.

§ 2°. Aplica-se o disposto no parágrafo anterior às embarcações que já tenham sido anteriormente exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais no exterior de empresas brasileiras.

§ 3°. As embarcações construídas no Brasil e exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais de empresa brasileira gozarão dos incentivos legais referentes à exportação de bens.

§ 4°. O descumprimento de qualquer das exigências estabelecidas neste artigo implica a perda dos direitos previstos no § 1° .

Art. 17. Por um prazo de dez anos, contado a partir da data em que passar a viger esta Lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Parágrafo único. O Fundo da Marinha Mercante ressarcirá as empresas brasileiras de navegação das parcelas previstas nos incisos II e III do Art. 8° do Decreto-lei n° 2.404, de 23 de dezembro de 1987, republicado de acordo com o Decreto-lei n° 2.414, de 12 de fevereiro de 1988, que deixarão de ser recolhidas em razão da não incidência estabelecida neste artigo.

Capítulo X
Das Disposições Finais

Art. 18. A ordenação da direção civil do transporte aquaviário em situação de tensão, emergência ou guerra terá sua composição, organização administrativa e âmbito de coordenação nacional definidos pelo Poder Executivo.

Art. 19. O frete aquaviário internacional produzido por embarcação de bandeira brasileira não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil.

Art. 20. O § 2° do Art. 2° da Lei n° 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 2°. .....

.....

§ 2°. Independe de concessão, permissão ou autorização o transporte de cargas pelos meios rodo-viário e aquaviário."

Art. 21. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 22. Revogam-se o Decreto-lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970 e o art. 6º da Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 28 de novembro de 1996.

SENADO FEDERAL
Protocolo Legislativo
P.L.C. N.º 87 96
Fls. 14

CÂMARA DOS DEPUTADOS
SEÇÃO DE SINOPSE

PROJETO DE LEI N.º 1.125 de 1995

AUTOR

PODER EXECUTIVO
(MSC Nº 1.093/95)

EMENTA

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

(incluindo no direito de arvorar a bandeira brasileira a embarcação sob contrato de fretamento a cascu nu)

ANDAMENTO

COMISSÕES
PODER TERMINATIVO
Artigo 24, Inciso II
(Res. 17/89)

MESA

Despacho: Às Comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Redação (Art. 54) - (Art. 24, II).

PLENÁRIO

25.10.95 É lido e vai a imprimir.

DCD 21.11.95, pág. 5800, col. 02

COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES

25.10.95 Encaminhado à Comissão de Viação e Transportes.

MESA

31.10.95 Deferido Of.P-145/95, da CVT, solicitando a apensação deste ao PL 846/95.

DCN 01/11/95, pág. 3717, col. 01

APENSADO AO PROJETO DE LEI Nº 846, de 1995.

Sancionado ou promulgado

Publicado no Diário Oficial de

Vetado

Razões do veto-publicadas no

VIDE VERSO .....

ANDAMENTO

PL. 1.125/95

MESA

31.01.96 Despacho do Presidente da CD, Dep. Luís Eduardo, desapensando este do PL. 846/95 e determinando nos termos do artigo 34, inciso II, do RI, a constituição de Comissão Especial, para este projeto.

MESA

Despacho: À Comissão Especial (RI Art. 34, II, e Art. 24, II). (NOVO DESPACHO).

PLENÁRIO

08.02.96 É lido e vai a imprimir.
DCD 08/10/96, pág. 25925 col. 02

MESA

MESA

13.03. 96 Deferido requerimento da Dep. SOCORRO GOMES, solicitando a apensação do PL. 846/95 a este.

DCD 14/03/96, pág 6550, col. 01

MESA

06.05.96 Ato da Presidência: O Presidente da Câmara dos Deputados, no uso de suas atribuições, decide, nos termos do artigo 34, inciso II do Regimento Interno, constituir Comissão Especial destinada a apreciar e proferir parecer sobre este projeto.

COMISSÃO ESPECIAL

14.05.96 Distribuido ao relator, Dep. JOSÉ CARLOS ALELUIA. (este relator passou para o principal PL. 846/95)

DCD 15/05/96, pág/3775 col. 02

MESA

23.05.96 Decisão do Senhor Presidente, Dep. Luis Eduardo, revendo a apensação, determinou a apensação deste ao PL. 846/95.

APENSADO AO PROJETO DE LEI Nº 846/95

ANDAMENTO

04.07.96 COMISSÃO ESPECIAL
Ofício nº 26/96 - PR, solicitando a desapensação deste do PL. 846/95.

DCD 27/08/96, pág. 23525, col. 02

PLENÁRIO

09.07.96 Aprovado o requerimento dos Deps: Benito Gama, Líder do Governo; José Aníbal, Líder do PSDB; Odelmo Leão, Líder do Bloco PPB/PL; Inocêncio Oliveira, Líder do Bloco PFL/PTB e Simara Ellery, na qualidade de Líder do Bloco PMDB/PSD/PSL/PMN/PSC, solicitando nos termos do art. 155 do RI, urgência para este projeto: SIM-325; NÃO-105; ABST-03; TOTAL-433.

DCD 10/07/96, pág. 19666, col. 01

MESA

23.08.96 Deferido o arquivamento do Ofício nº 26/96-PR, da Comissão Especial, solicitando a desapensação deste do PL. 846/95.

DCD __/__/__, pág.____, col.____

ANDAMENTO

PLENÁRIO

27.11.96 Votação em Turno Único. (Vide Pl. 846/95).
Rejeitado o requerimento do Dep. Waldomiro Fioravante, na qualidade de Líder do PT, solicitando a retirada de pauta da Ordem do Dia.
Designação do relator, Dep. José Carlos Aleluia, para proferir parecer às Emendas de Plenário, em substituição à CESP, que conclui pela aprovação deste e das Emendas 17, 18, 20, 22, 23, 24, 30, 33, 36, 38, 41, 42, 43, 44, 46, 48, 56, 65 e parcialmente das Emendas 39, 47 e 59 e pela rejeição do Pl.846/95 e demais Emendas, nos termos da Subemenda Substitutiva do relator.
Encaminhamento da votação pelos Deps.: Socorro Gomes, Ayrton Xerez, Telma de Souza e Eduardo Mascarenhas.
Em votação a Subemenda Substitutiva do relator da CESP, às Emendas de Plenário, com parecer favorável, ressalvados os destaques: APROVADAS.
Prejudicado o projeto inicial e os Pls. 846/95; 907/95; 1.302/95; 1.392/95, o Primeiro Substitutivo e as Emendas de Plenário, ressalvados os destaques.
Aprovado o requerimento do Dep. Benito Gama, Líder do Governo e outros, solicitando a votação em globo de todos os destaques simples.
Em votação em globo dos requerimentos simples: REJEITADOS.
Em votação a Emenda 49, objeto de DVS do Dep. Matheus Schmidt: REJEITADA.
Em votação a Emenda 72, objeto de DVS do Dep. Miro Teixeira: REJEITADA.
Em votação o art. 11, § 6º do Substitutivo do relator ao Pl. 1.125/95, para suprimi-lo: MANTIDO O TEXTO.
Verificação de votação solicitada pelo Dep. Waldomiro Fioravante, na qualidade de Líder do PT: SIM-275; NÃO-114; ABST-10; TOTAL-399: MANTIDO O TEXTO.
Em votação o art. 16 do Substitutivo do relator ao Pl. 1.125/95, para suprimi-lo, objeto de DVS do Dep. Waldomiro Fioravante: MANTIDO O TEXTO.
Em votação o inciso IV do art. 18 da Emenda de Plenário 31, para substituição do inciso I do § 1º do art. 16 do Substitutivo do relator ao Pl. 1.125/95, objeto de DVS do Dep. Waldomiro Fioravante: REJEITADO.
Em votação o art. 17 da Subemenda Substitutiva do relator ao Pl. 1.125/95, objeto de DVS do Dep. Ayrton Xerez: MANTIDO O TEXTO.

Continua.....

ANDAMENTO

PLENÁRIO

27.11.96 Continuação...
Prejudicados e retirados os demais destaques.
Em votação a Redação Final, oferecida pelo relator, Dep. : APROVADA.
Vai ao Senado Federal.
(PL. 1125-A/95)

MESA

AO SENADO FEDERAL, ATRAVÉS DO OF.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
17/12/1996 03244
COMUNICAÇÕES

PRIMEIRA SECRETARIA
Em 17/12/96

Ofício nº 1741 (SF)

De ordem, ao Senhor Secretário-Geral da Mesa.

p/ Ivan Pinheiro
OSVALDO PINHEIRO TORRES
Chefe do Gabinete

Senhor Primeiro-Secretário,

Comunico a Vossa Excelência que, aprovado sem alterações pelo Senado Federal, em revisão, foi encaminhado ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, para os fins constantes do art. 66 da Constituição Federal, o Projeto de Lei da Câmara nº 87, de 1996 (PL nº 1.125, de 1995, nessa Casa), que "dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências".

Senado Federal, em 16 de dezembro de 1996

Senador Eduardo Suplicy
Primeiro-Secretário, em exercício

ARQUIVE-SE
Em 26/12/96
Secretário-Geral da Mesa

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Wilson Campos
DD. Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados

rfr/.

OF. nº 56 /97-CN Brasília, em 28 de janeiro de 1997.

Senhor Presidente,

O Senhor Presidente da República encaminhou ao Senado Federal a Mensagem nº 25, de 1997, na qual comunica haver vetado parcialmente o Projeto de Lei da Câmara nº 87, de 1996 (PL nº 1.125/95, nessa Casa), que "dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências".

Esta Presidência, nos termos do art. 104 do Regimento Comum, solicita a V. Exª a indicação dos membros dessa Casa do Congresso Nacional que deverão integrar a Comissão Mista a ser incumbida de relatar o veto, remetendo, para tanto, em anexo, autógrafo do projeto vetado, cópia do seu estudo e da mensagem presidencial.

Aproveito a oportunidade para renovar a V. Exª protestos de elevada estima e consideração.

Senador **José Sarney**
Presidente do Senado Federal

Exmº Sr.
Deputado **Luís Eduardo**
Presidente da Câmara dos Deputados

ARQUIVE-SE
Em 28/03/97
Secretário-Geral da Mesa

Caixa: 53
Lote: 74
PL Nº 1125/1995
625

SECRETARIA - GERAL DA MESA
Recebido
Órgão CN nº 282
Data: 31/01/97 Hora: 16:20
Ass: Sandra Ponto: 5594

Sanciono em parte, pelas razões constantes da Mensagem de veto.
8.1.97

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

O **Congresso Nacional** decreta:

CAPÍTULO I
DO ÂMBITO DA APLICAÇÃO

Art. 1º Esta Lei se aplica:

I - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações brasileiras;

II - às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros;

III - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações estrangeiras, quando amparados por acordos firmados pela União.

Parágrafo único. Excetuam-se do disposto neste artigo:

I - os navios de guerra e de Estado que não estejam empregados em atividades comerciais;

II - as embarcações de esporte e recreio;

III - as embarcações de turismo;

IV - as embarcações de pesca;

V - as embarcações de pesquisa.

CAPÍTULO II
DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições:

I - afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação;

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado;

III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;

IV - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial;

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

VI - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;

VII - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias;

VIII - navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;

IX - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

X - navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;

XI - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

XII - suspensão provisória de bandeira: ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país;

XIII - frete aquaviário internacional: mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzida por embarcação.

CAPÍTULO III
DA BANDEIRA DAS EMBARCAÇÕES

Art. 3º Terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações:

I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira;

II - sob contrato de afretamento a casco nu, por empresa brasileira de navegação, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem.

CAPÍTULO IV
DA TRIPULAÇÃO

Art. 4º Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o comandante, o chefe de máquinas e dois terços da tripulação.

CAPÍTULO V
DOS REGIMES DA NAVEGAÇÃO

Art. 5º A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo curso é aberta aos armadores, às empresas de navegação e às

embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

§ 1° As disposições do Decreto-lei n° 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, só se aplicam às cargas de importação brasileira de países que pratiquem, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício, subsídio, favor governamental ou prescrição de cargas em favor de navio de sua bandeira.

§ 2° Para os efeitos previstos no parágrafo anterior, o Poder Executivo manterá, em caráter permanente, a relação dos países que estabelecem proteção às suas bandeiras.

§ 3° O Poder Executivo poderá suspender a aplicação das disposições do Decreto-lei n° 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, quando comprovada a inexistência ou indisponibilidade de embarcações operadas por empresas brasileiras de navegação, do tipo e porte adequados ao transporte pretendido, ou quando estas não oferecerem condições de preço e prazo compatíveis com o mercado internacional.

Art. 6° A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta às empresas de navegação e embarcações de todos os países, exclusivamente na forma dos acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Art. 7° As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos arts. 9° e 10.

Parágrafo único. O governo brasileiro poderá celebrar acordos internacionais que permitam a participação de embarcações estrangeiras nas navegações referidas neste artigo, mesmo quando não afretadas por empresas brasileiras de navegação, desde que idêntico privilégio seja conferido à bandeira brasileira nos outros Estados contratantes.

CAPÍTULO VI
DOS AFRETAMENTOS DE EMBARCAÇÕES

Art. 8° A empresa brasileira de navegação poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu.

Art. 9° O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo, bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

I - quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;

II - quando verificado interesse público, devidamente justificado;

III - quando em substituição a embarcações em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, enquanto durar a construção, por período máximo de trinta e seis meses, até o limite:

a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcações de carga;

b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

Parágrafo único. A autorização de que trata este artigo também se aplica ao caso de afretamento de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional, quando o mesmo se realizar em virtude da aplicação do art. 5°, § 3°.

Art. 10. Independe de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira para a navegação de longo curso, interior, interior de percurso internacional, cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo;

II - estrangeira, quando não aplicáveis as disposições do Decreto-lei n° 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo, limitado ao dobro da tonelagem de porte bruto das embarcações, de tipo semelhante, por ela encomendadas a estaleiro brasileiro instalado no País, com contrato de construção em eficácia, adicionado de metade da tonelagem de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente.

CAPÍTULO VII
DO APOIO AO DESENVOLVIMENTO DA MARINHA MERCANTE

Art. 11. É instituído o Registro Especial Brasileiro - REB, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação.

§ 1° O financiamento oficial à empresa brasileira de navegação, para construção, conversão, modernização e reparação de embarcação pré-registrada no REB, contará com taxa de juros semelhante à da embarcação para exportação, a ser equalizada pelo Fundo da Marinha Mercante.

§ 2° 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 registradas no REB, desde que o mercado interno não ofereça tais coberturas ou preços compatíveis com o mercado internacional.

§ 3° É a receita do frete de mercadorias transportadas entre o País e o exterior pelas embarcações registradas no REB isenta das contribuições para o PIS e o COFINS.

Mensagem nº 25

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do parágrafo 1º do artigo 66 da Constituição Federal, decidi vetar parcialmente o Projeto de Lei nº 87, de 1996 (nº 1.125/95 na Câmara dos Deputados), que "Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências".

O Ministério do Trabalho manifestou-se pelo veto ao § 4º do art. 11, por inconstitucionalidade:

"Art. 11.....

.....

§ 4º As atuais condições estabelecidas por convenções e acordos coletivos de trabalho das tripulações de embarcações de bandeira brasileira não são aplicáveis ao REB.

....."

Razões do veto:

"O § 4º do art. 11 do projeto apresenta redação inadequada ao prever a não aplicação das atuais convenções e acordos coletivos de trabalho ao "REB", uma vez que o registro em si não tem participação na relação trabalhista (cujos atores são empregados e empregadores das embarcações).

Ainda que se relevasse o evidente equivoco de forma, o conteúdo da norma é, flagrantemente, incompatível com preceitos constitucionais, quais sejam: art. 7º, inciso XXVI, que impõe o reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho, e art. 8º, inciso I, que veda a interferência e intervenção do Poder Público na organização sindical, considerando-se que a convenção é instituto dessas entidades.

Por outro lado, o § 5° do citado artigo, é suficiente para garantir a desejada flexibilização das condições de trabalho para as embarcações registradas no REB."

Decidi vetar ainda o art. 19, por contrariedade ao interesse público:

"Art. 19. O frete aquaviário internacional produzido por embarcação de bandeira brasileira não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil."

Razões de veto:

O dispositivo vetado estenderia a todas as embarcações de bandeira brasileira um benefício que, em termos mais adequados, o 7° do art. 11 já reserva às embarcações registradas no REB.

Estas, Senhor Presidente, as razões que me levaram a vetar em parte o projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 8 de janeiro de 1997.

PROJETO DE LEI

Nº 1.125/96 NA CÂMARA DOS DEPUTADOS
Nº 87/96 NO SENADO FEDERAL

EMENTA: Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

AUTOR: PODER EXECUTIVO

TRAMITAÇÃO NA CÂMARA DOS DEPUTADOS:
LEITURA:25.10.96 DCD, DE 21.11.96

COMISSÕES:	RELATORES:
Especial	Dep. José Carlos Aleluia
Viação e Transporte	Dep. José Carlos Aleluia
Const., Justiça e Redação	Dep. Vilmar Rocha (Redação Final)

ENCAMINHAMENTO AO SENADO FEDERAL
Através do Ofício PS-GSE/Nº 236, de 28.11.96

TRAMITAÇÃO NO SENADO FEDERAL:

LEITURA: 29.11.96 - DSF de 30.11.96.

COMISSÕES:	RELATORES:
Relaçôes Exteriores	Sen. Romero Jucá (Parecer oral)
Constituição e Justiça	Sen. Romero Jucá (Parecer oral)
Assuntos Econômicos	Sen. Romero Jucá (Parecer oral)
CDIR (Redação Final)	Sen.Renan Calheiros (Parecer nº 664/96)

ENCAMINHAMENTO À SANÇÃO:
Através da Mensagem SF nº 363, de 16.12.96.

VETO PARCIAL MENS Nº /97-CN
(nº 25/97, na origem)

Parte sancionada: Lei nº 9.432, de 8/1/97
(D.O. de 9/1/97)

Partes vetadas:
- § 4º do art. 11;
- art. 19;

LEITURA:

COMISSÃO MISTA INCUMBIDA DE RELATAR O VETO:
SENADORES DEPUTADOS

PRAZO DE TRAMITAÇÃO:

7.8.3
(?) texto

SGM/P

Brasília, de março de 1997.

Senhor Deputado,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência sua designação para integrar a Comissão Mista incumbida de relatar o veto ao Projeto de Lei nº 1.125, de 1996, que "Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências".

Colho o ensejo para renovar a Vossa Excelência protestos de apreço.

Atenciosamente,

MICHEL TEMER
Presidente

Excelentíssimo Senhor
Deputado
Gabinete nº , anexo
N E S T A

SGM/P 193

Brasília, 24 de março de 1997.

Senhor Presidente,

Em atenção ao ofício CN/Nº 56, de 28 de janeiro de 1997, tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que designei os Senhores Deputados **JOSÉ CARLOS ALELUIA, VILMAR ROCHA e ADEMIR LUCAS**, para integrarem a Comissão Mista incumbida de relatar o veto ao Projeto de Lei nº 1.125, de 1996, que "Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências".

Colho o ensejo para renovar a Vossa Excelência protestos de apreço.

Atenciosamente,

MICHEL TEMER
PRESIDENTE

Excelentíssimo Senhor
Senador **ANTÔNIO CARLOS MAGALHÃES**
DD. Presidente do Senado Federal
N E S T A

SGM/P 194

Brasília, 24 de março de 1997.

Senhor Deputado,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência sua designação para integrar a Comissão Mista incumbida de relatar o veto ao Projeto de Lei nº 1.125, de 1996, que "Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providê ncias".

Colho o ensejo para renovar a Vossa Excelência protestos de apreço.

Atenciosamente,

MICHEL TEMER
Presidente

Excelentíssimo Senhor
Deputado **JOSÉ CARLOS ALELUIA**
Gabinete nº 856, anexo IV
N E S T A

SGM/P 194

Brasília, 24 de março de 1997.

Senhor Deputado,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência sua designação para integrar a Comissão Mista incumbida de relatar o veto ao Projeto de Lei nº 1.125, de 1996, que "Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências".

Colho o ensejo para renovar a Vossa Excelência protestos de apreço.

Atenciosamente,

MICHEL TEMER
Presidente

Excelentíssimo Senhor
Deputado **VILMAR ROCHA**
Gabinete nº 644, anexo IV
N E S T A

SGM/P 194

Brasília, 24 de março de 1997.

Senhor Deputado,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência sua designação para integrar a Comissão Mista incumbida de relatar o veto ao Projeto de Lei nº 1.125, de 1996, que "Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências".

Colho o ensejo para renovar a Vossa Excelência protestos de apreço.

Atenciosamente,

MICHEL TEMER
Presidente

Excelentíssimo Senhor
Deputado **ADEMIR LUCAS**
Gabinete nº 586, anexo IV
N E S T A

Pegar na Singrse SEÇÃO 1

Diário Oficial

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

IMPRENSA NACIONAL — BRASÍLIA — DF

ANO CXXXV - Nº 6 — QUINTA-FEIRA, 9 DE JANEIRO DE 1997 — PREÇO: R$ 0,59

Sumário

	PÁGINA
ATOS DO PODER LEGISLATIVO	467
ATOS DO PODER EXECUTIVO	474
PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA	478
MINISTÉRIO DA JUSTIÇA	483
MINISTÉRIO DA MARINHA	486
MINISTÉRIO DO EXÉRCITO	486
MINISTÉRIO DA FAZENDA	486
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES	489
MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E DO ABASTECIMENTO	490
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E DO DESPORTO	491
MINISTÉRIO DA CULTURA	494
MINISTÉRIO DO TRABALHO	494
MINISTÉRIO DA PREVIDÊNCIA E ASSISTÊNCIA SOCIAL	494
MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA	495
MINISTÉRIO DA SAÚDE	495
MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, DO COMÉRCIO E DO TURISMO	504
MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA	507
MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO	518
MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES	519
MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO FEDERAL E REFORMA DO ESTADO	520
MINISTÉRIO DA CIÊNCIA E TECNOLOGIA	522
TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO	523
PODER LEGISLATIVO	523
PODER JUDICIÁRIO	525
ÍNDICE	525

ÍNDICE ACUMULADO DO MÊS DE DEZEMBRO DE 1996

O Suplemento contendo o Índice Acumulado da Seção 1 do Diario Oficial, referente ao mês de dezembro de 1996, está circulando nesta data.

Atos do Poder Legislativo

1125/95 LEI Nº 9.432, DE 8 DE JANEIRO DE 1997

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e da outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPITULO I
DO ÂMBITO DA APLICAÇÃO

Art. 1º Esta Lei se aplica

I - aos armadores, as empresas de navegação e as embarcações brasileiras,

II - às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros;

III - aos armadores, as empresas de navegação e as embarcações estrangeiras, quando amparados por acordos firmados pela União

Paragrafo unico. Excetuam-se do disposto neste artigo

I - os navios de guerra e de Estado que não estejam empregados em atividades comerciais,

II - as embarcações de esporte e recreio,

III - as embarcações de turismo,

IV - as embarcações de pesca,

V - as embarcações de pesquisa.

CAPITULO II
DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições.

I - afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação;

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para opera-la por tempo determinado;

III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposiçao do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;

IV - armador brasileiro: pessoa fisica residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua explioração comercial;

V - empresa brasileira de navegação: pessoa juridica constituida segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviario, autorizada a operar pelo orgão competente;

VI - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;

VII - navegação de apoio portuario: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviarios, para atendimento a embarcações e instalações portuarias;

VIII - navegação de apoio maritimo: a realizada para o apoio logistico a embarcações e instalações em aguas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;

IX - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do territorio brasileiro, utilizando a via maritima ou esta e as vias navegaveis interiores;

X - navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;

XI - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

XII - suspensão provisoria de bandeira: ato pelo qual o proprietario da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro pais;

XIII - frete aquaviário internacional: mercadoria invisivel do intercâmbio comercial internacional, produzida por embarcação.

CAPITULO III
DA BANDEIRA DAS EMBARCAÇÕES

Art. 3º Terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações

I - inscritas no Registro de Propriedade Maritima, de propriedade de pessoa fisica residente e domiciliada no Pais ou de empresa brasileira;

II - sob contrato de afretamento a casco nu, por empresa brasileira de navegação condicionado a suspensão provisoria de bandeira no pais de origem

CAPITULO IV
DA TRIPULAÇÃO

Art. 4º Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o comandante, o chefe de maquinas e dois terços da tripulação.

CAPITULO V
DOS REGIMES DA NAVEGAÇÃO

Art. 5º A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo curso é aberta aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o principio da reciprocidade.

§ 1º As disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, só se aplicam às cargas de importação brasileira de paises que pratiquem, diretamente ou por intermédio de qualquer beneficio, subsidio, favor governamental ou prescrição de cargas em favor de navio de sua bandeira.

§ 2º Para os efeitos previstos no parágrafo anterior, o Poder Executivo manterá, em carater permanente, a relação dos paises que estabelecem proteção às suas bandeiras.

§ 3º O Poder Executivo poderá suspender a aplicação das disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, quando comprovada a inexistência ou indisponibilidade de embarcações operadas por empresas brasileiras de navegação, do tipo e porte adequados ao transporte pretendido, ou quando estas não oferecerem condições de preço e prazo compativeis com o mercado internacional.

Art. 6º A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta às empresas de navegação e embarcações de todos os paises, exclusivamente na forma dos acordos firmados pela União, atendido o principio da reciprocidade.

Art. 7º As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio maritimo, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos arts. 9º e 10.

Paragrafo único. O governo brasileiro poderá celebrar acordos internacionais que permitam a participação de embarcações estrangeiras nas navegações referidas neste artigo, mesmo quando não afretadas por empresas brasileiras de navegação, desde que idêntico privilegio seja conferido à bandeira brasileira nos outros Estados contratantes.

CAPITULO VI
DOS AFRETAMENTOS DE EMBARCAÇÕES

Art. 8º A empresa brasileira de navegação poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu.

Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e maritimo, bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

I - quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;

II - quando verificado interesse público, devidamente justificado;

III - quando em substituição a embarcações em construção no Pais, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, enquanto durar a construção, por periodo maximo de trinta e seis meses, até o limite:

a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcações de carga;

b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

Paragrafo único. A autorização de que trata este artigo também se aplica ao caso de afretamento de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional, quando o mesmo se realizar em virtude da aplicação do art. 5º, § 3º.

Art. 10. Independe de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira para a navegação de longo curso, interior, interior de percurso internacional, cabotagem, de apoio portuário e de apoio maritimo;

II - estrangeira, quando não aplicáveis as disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio maritimo, limitado ao dobro da tonelagem de porte bruto das embarcações, de tipo semelhante, por ela encomendadas a estaleiro brasileiro instalado no Pais, com contrato de construção em eficacia, adicionado de metade da tonelagem de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente.

CAPITULO VII
DO APOIO AO DESENVOLVIMENTO DA MARINHA MERCANTE

Art. 11. É instituido o Registro Especial Brasileiro - REB, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação.

§ 1º O financiamento oficial à empresa brasileira de navegação, para construção, conversão, modernização e reparação de embarcação pre-registrada no REB, contará com taxa de juros semelhante à da embarcação para exportação, a ser equalizada pelo Fundo da Marinha Mercante.

§ 2º É assegurada às empresas brasileiras de navegação a contratação, no mercado internacional, da cobertura de seguro e resseguro de cascos, maquinas e responsabilidade civil para suas embarcações registradas no REB, desde que o mercado interno não ofereça tais coberturas ou preços compativeis com o mercado internacional.

§ 3º É a receita do frete de mercadorias transportadas entre o Pais e o exterior pelas embarcações registradas no REB isenta das contribuições para o PIS e o COFINS.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
Imprensa Nacional IN
SIG Quadra 6, Lote 800. CEP: 70604-900, Brasília, DF
Telefone: PABX: (061) 313-9400. Fax.: (061) 313-9540
CGC/MF: 00394494/0016-12

ANTÔNIO EUSTÁQUIO CORRÊA DA COSTA
Diretor-Geral

JOSÉ GERALDO GUERRA
Coordenador-Geral de Produção Industrial

DIÁRIO OFICIAL Seção 1

Órgão destinado à publicação de atos normativos

CATARINA ACIOLI DE FIGUEIREDO
Chefe da Divisão de Jornais Oficiais

KÁTIA MARIA MACIEL CASTOR
Editora

Publicações Os originais devem ser entregues na Seção de Seleção e Registro de Matérias, no horário das 7h30 às 16h. Qualquer reclamação deve ser encaminhada, por escrito, à Divisão de Jornais Oficiais, no prazo de cinco dias úteis após a publicação.

Assinaturas Valem a partir de sua efetivação e não incluem os suplementos, que podem ser adquiridos separadamente.

(Valores em R$) Preço pagina: 0,0093

	Diário Oficial			Diário da Justiça		
	Seção 1	Seção 2	Seção 3	Seção 1	Seção 2	Seção 3
Imprensa Nacional						
Assinatura semestral	118,48	37,17	111,51	139,39	281,10	113,83
ECT						
Porte (superficie)	56,78	29,04	51,48	56,78	104,28	51,48
Porte (aéreo)	149,16	73,92	149,16	149,16	271,92	149,16
Total assinatura + porte						
Superfície	**175,26**	**66,21**	**162,99**	**196,17**	**385,38**	**165,31**
Aéreo	**267,64**	**111,09**	**260,67**	**288,55**	**553,02**	**262,99**
Preço do centímetro para publicação de matérias						14,78

Informações: Seção de Assinaturas e Vendas SEAVEN/DICOM
Telefone: (061) 313-9900 (busca automática)
Fax.:(061) 313-9610
Horário: das 7h:30 às 19h.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Deverão ser celebrados novas convenções e acordos coletivos de trabalho para as tripulações das embarcações registradas no REB, os quais terão por objetivo preservar condições de competitividade com o mercado internacional.

§ 6º Nas embarcações registradas no REB serão necessariamente brasileiros apenas o comandante e o chefe de máquinas.

§ 7º O frete aquaviário internacional, produzido por embarcação de bandeira brasileira registrada no REB, não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil.

§ 8º As embarcações inscritas no REB são isentas do recolhimento de taxa para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo.

§ 9º A construção, a conservação, a modernização e o reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB serão, para todos os efeitos legais e fiscais, equiparadas à operação de exportação.

§ 10. As empresas brasileiras de navegação, com subsidiárias integrais proprietárias de embarcações construídas no Brasil, transferidas de sua matriz brasileira, são autorizadas a restabelecer o registro brasileiro como de propriedade da mesma empresa nacional, de origem, sem incidência de impostos ou taxas.

§ 11. A inscrição no REB será feita no Tribunal Marítimo e não suprime, sendo complementar, o registro de propriedade marítima, conforme dispõe a Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988.

§ 12. Caberá ao Poder Executivo regulamentar o REB, estabelecendo as normas complementares necessárias ao seu funcionamento e as condições para a inscrição de embarcações e seu cancelamento.

Art. 12. São extensivos às embarcações que operam na navegação de cabotagem e nas navegações de apoio portuário e marítimo os preços de combustível cobrados às embarcações de longo curso.

Art. 13. O Poder Executivo destinará, por meio de regulamento, um percentual do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, a título de compensação pela perda de receita imposta pelo art. 11, § 8º.

Art. 14. Será destinado ao Fundo da Marinha Mercante - FMM 100% (cem por cento) do produto da arrecadação do AFRMM recolhido por empresa brasileira de navegação, operando embarcação estrangeira afretada a casco nu.

Parágrafo único. O AFRMM terá, por um período máximo de trinta e seis meses, contado da data da assinatura do contrato de construção ou reparo, a mesma destinação do produzido por embarcação de registro brasileiro, quando gerado por embarcação estrangeira afretada a casco nu em substituição a embarcação de tipo e porte semelhante em construção ou reparo em estaleiro brasileiro.

CAPÍTULO VIII
DAS INFRAÇÕES E SANÇÕES

Art. 15. A inobservância do disposto nesta Lei sujeita o infrator às seguintes sanções:

I - multa, no valor de até R$ 10,00 (dez reais) por tonelada de arqueação bruta da embarcação;

II - suspensão da autorização para operar, por prazo de até seis meses;

CAPÍTULO IX
DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 16. Caso o Registro Especial Brasileiro não seja regulamentado no prazo de cento e oitenta dias, contado da data de publicação desta Lei, será admitida, até que esteja regulamentado o REB, a transferência ou exportação de embarcação inscrita no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de empresa brasileira, para a sua subsidiária integral no exterior, atendidas, no caso daquelas ainda não quitadas, as seguintes exigências:

I - manutenção, em nome da empresa brasileira, do financiamento vinculado à embarcação, da mesma forma que novas solicitações de recursos;

II - constituição, no país de registro da embarcação, de hipoteca a favor do credor no Brasil;

III - prestação de fiança adicional, pela subsidiária integral, para o financiamento de que trata o inciso I.

§ 1º As embarcações transferidas ou exportadas para as subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de empresas brasileiras gozarão dos mesmos direitos das embarcações de bandeira brasileira, desde que:

I - sejam brasileiros o seu comandante e seu chefe de máquinas;

II - sejam observados, no relacionamento trabalhista com as respectivas tripulações, requisitos mínimos estabelecidos por organismos internacionais devidamente reconhecidos;

III - tenham sido construídas no Brasil ou, se construídas no exterior, tenham sido registradas no Brasil até a data de vigência desta Lei;

IV - submetam-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras, sob as mesmas condições das embarcações de bandeira brasileira.

§ 2º Aplica-se o disposto no parágrafo anterior às embarcações que já tenham sido anteriormente exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais no exterior de empresas brasileiras.

§ 3º As embarcações construídas no Brasil e exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais de empresa brasileira gozarão dos incentivos legais referentes à exportação de bens.

§ 4º O descumprimento de qualquer das exigências estabelecidas neste artigo implica a perda dos direitos previstos no § 1º.

Art. 17. Por um prazo de dez anos, contado a partir da data da vigência desta Lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Parágrafo único. O Fundo da Marinha Mercante ressarcirá as empresas brasileiras de navegação das parcelas previstas no art. 8º, incisos II e III, do Decreto-lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, republicado de acordo com o Decreto-lei nº 2.414, de 12 de fevereiro de 1988, que deixarão de ser recolhidas em razão da não incidência estabelecida neste artigo.

CAPÍTULO X
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 18. A ordenação da direção civil do transporte aquaviário em situação de tensão, emergência ou guerra terá sua composição, organização administrativa e âmbito de coordenação nacional definidos pelo Poder Executivo.

Art. 19. (VETADO)

Art. 20. O art. 2º, § 2º, da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

ATENÇÃO
A IMPRENSA NACIONAL INFORMA QUE NÃO POSSUI REPRESENTANTES COMERCIAIS
Os interessados em publicação de matérias ou aquisição de obras e jornais devem entrar em contato com a Imprensa Nacional.
NÃO
nos responsabilizamos por quaisquer serviços prestados por terceiros ou pela autenticidade de documentos pertinentes fornecidos pelos mesmos.
MAIORES ESCLARECIMENTOS:
PUBLICAÇÃO DE MATÉRIAS (061) 313-9513
AQUISIÇÃO E ASSINATURA DE JORNAIS (061) 313-9900
AQUISIÇÃO E ASSINATURA DE OBRAS (061) 313-9905

"Art. 2º .....

§ 2º Independe de concessão, permissão ou autorização o transporte de cargas pelos meios rodoviario e aquaviario "

Art. 21. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 22. Revogam-se o Decreto-lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970, e o art. 6º da Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988.

Brasília, 8 de janeiro de 1997, 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Mauro Cesar Rodrigues Pereira
Alcides José Saldanha

LEI Nº 9.433, DE 8 DE JANEIRO DE 1997

Institui a Politica Nacional de Recursos Hidricos, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hidricos, regulamenta o inciso XIX do art. 21 da Constituição Federal, e altera o art. 1º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, que modificou a Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

TITULO I
DA POLITICA NACIONAL DE RECURSOS HIDRICOS

CAPITULO I
DOS FUNDAMENTOS

Art. 1º A Politica Nacional de Recursos Hidricos baseia-se nos seguintes fundamentos:

I - a agua e um bem de dominio público;

II - a agua e um recurso natural limitado, dotado de valor econômico;

III - em situações de escassez, o uso prioritario dos recursos hidricos e o consumo humano e a dessedentação de animais;

IV - a gestão dos recursos hidricos deve sempre proporcionar o uso multiplo das aguas;

V - a bacia hidrografica e a unidade territorial para implementação da Politica Nacional de Recursos Hidricos e atuação do Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hidricos;

VI - a gestão dos recursos hidricos deve ser descentralizada e contar com a participação do Poder Público, dos usuarios e das comunidades.

CAPITULO II
DOS OBJETIVOS

Art. 2º São objetivos da Politica Nacional de Recursos Hidricos:

I - assegurar a atual e as futuras gerações a necessaria disponibilidade de agua, em padrões de qualidade adequados aos respectivos usos;

II - a utilização racional e integrada dos recursos hidricos, incluindo o transporte aquaviario, com vistas ao desenvolvimento sustentavel;

III - a prevenção e a defesa contra eventos hidrologicos criticos de origem natural ou decorrentes do uso inadequado dos recursos naturais.

CAPITULO III
DAS DIRETRIZES GERAIS DE AÇÃO

Art. 3º Constituem diretrizes gerais de ação para implementação da Politica Nacional de Recursos Hidricos:

I - a gestão sistematica dos recursos hidricos, sem dissociação dos aspectos de quantidade e qualidade;

II - a adequação da gestão de recursos hidricos as diversidades fisicas, bioticas, demograficas, economicas, sociais e culturais das diversas regiões do Pais;

III - a integração da gestão de recursos hidricos com a gestão ambiental;

IV - a articulação do planejamento de recursos hidricos com o dos setores usuarios e com os planejamentos regional, estadual e nacional;

V - a articulação da gestão de recursos hidricos com a do uso do solo;

VI - a integração da gestão das bacias hidrograficas com a dos sistemas estuarinos e zonas costeiras.

Art. 4º A União articular-se-a com os Estados tendo em vista o gerenciamento dos recursos hidricos de interesse comum.

CAPITULO IV
DOS INSTRUMENTOS

Art. 5º São instrumentos da Politica Nacional de Recursos Hidricos:

I - os Planos de Recursos Hidricos;

II - o enquadramento dos corpos de agua em classes, segundo os usos preponderantes da agua;

III - a outorga dos direitos de uso de recursos hidricos;

IV - a cobrança pelo uso de recursos hidricos;

V - a compensação a municipios;

VI - o Sistema de Informações sobre Recursos Hidricos.

SEÇÃO I
DOS PLANOS DE RECURSOS HIDRICOS

Art. 6º Os Planos de Recursos Hidricos são planos diretores que visam a fundamentar e orientar a implementação da Politica Nacional de Recursos Hidricos e o gerenciamento dos recursos hidricos.

Art. 7º Os Planos de Recursos Hidricos são planos de longo prazo, com horizonte de planejamento compativel com o periodo de implantação de seus programas e projetos e terão o seguinte conteudo minimo:

I - diagnostico da situação atual dos recursos hidricos;

II - analise de alternativas de crescimento demografico, de evolução de atividades produtivas e de modificações dos padrões de ocupação do solo;

III - balanço entre disponibilidades e demandas futuras dos recursos hidricos, em quantidade e qualidade, com identificação de conflitos potenciais;

IV - metas de racionalização de uso, aumento da quantidade e melhoria da qualidade dos recursos hidricos disponiveis;

V - medidas a serem tomadas, programas a serem desenvolvidos e projetos a serem implantados, para o atendimento das metas previstas;

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

VIII - prioridades para outorga de direitos de uso de recursos hidricos;

IX - diretrizes e criterios para a cobrança pelo uso dos recursos hidricos;

X - propostas para a criação de areas sujeitas a restrição de uso, com vistas a proteção dos recursos hidricos.

Art. 8º Os Planos de Recursos Hidricos serão elaborados por bacia hidrografica, por Estado e para o Pais.

SEÇÃO II
DO ENQUADRAMENTO DOS CORPOS DE AGUA EM CLASSES, SEGUNDO OS USOS PREPONDERANTES DA AGUA

Art. 9º O enquadramento dos corpos de agua em classes, segundo os usos preponderantes da agua, visa a:

I - assegurar as aguas qualidade compativel com os usos mais exigentes a que forem destinadas;

II - diminuir os custos de combate a poluição das aguas, mediante ações preventivas permanentes.

Art. 10. As classes de corpos de agua serão estabelecidas pela legislação ambiental.

DECRETO DE 8 DE JANEIRO DE 1997

Renova a concessão da Rádio Sociedade Cerro Azul Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda media, na cidade de Cerro Largo, Estado do Rio Grande do Sul

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe conferem os arts. 84, inciso IV, e 223 da Constituição, e nos termos do art. 6º, inciso I, do Decreto nº 88.066, de 26 de janeiro de 1983, e tendo em vista o que consta do Processo Administrativo nº 53790.000591/93,

D E C R E T A :

Art. 1º Fica renovada, de acordo com o art. 33, § 3º, da Lei nº 4.117, de 27 de agosto de 1962, por dez anos, a partir de 1º de maio de 1994, a concessão da Rádio Sociedade Cerro Azul Ltda., outorgada pela Portaria MVOP nº 356, de 22 de abril de 1957, e renovada pelo Decreto nº 89.545, de 11 de abril de 1984, sendo mantido o prazo residual da outorga conforme Decreto de 10 de maio de 1991, para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em onda media, na cidade de Cerro Largo, Estado do Rio Grande do Sul.

Parágrafo único. A exploração do serviço de radiodifusão, cuja outorga é renovada por este Decreto, reger-se-á pelo Código Brasileiro de Telecomunicações, leis subsequentes e seus regulamentos.

Art. 2º Este ato somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, nos termos do § 3º do art. 223 da Constituição.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 8 de janeiro de 1997; 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Sergio Motta

DECRETO DE 8 DE JANEIRO DE 1997

Renova a concessão da Rádio Sociedade Ponte Nova Ltda., para explorar serviço de radiodifusão sonora em onda média, na cidade de Ponte Nova, Estado de Minas Gerais

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe conferem os arts. 84, inciso IV, e 223 da Constituição, e nos termos do art. 6º, inciso I, do Decreto nº 88.066, de 26 de janeiro de 1983, e tendo em vista o que consta do Processo Administrativo nº 50710.000259/94,

D E C R E T A :

Art. 1º Fica renovada, de acordo com o art. 33, § 3º, da Lei nº 4.117, de 27 de agosto de 1962, por dez anos, a partir de 1º de maio de 1994, a concessão da Rádio Sociedade Ponte Nova Ltda., outorgada pela Portaria MVOP nº 477, de 18 de junho de 1945, e renovada pelo Decreto nº 90.767, de 28 de dezembro de 1984, sendo mantido o prazo residual da outorga conforme Decreto de 10 de maio de 1991, para explorar, sem direito de exclusividade, serviço de radiodifusão sonora em onda média, na cidade de Ponte Nova, Estado de Minas Gerais.

Parágrafo único. A exploração do serviço de radiodifusão, cuja outorga é renovada por este Decreto, reger-se-á pelo Código Brasileiro de Telecomunicações, leis subsequentes e seus regulamentos.

Art. 2º Este ato somente produzirá efeitos legais após deliberação do Congresso Nacional, nos termos do § 3º do art. 223 da Constituição.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 8 de janeiro de 1997; 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Sergio Motta

DECRETO DE 8 DE JANEIRO DE 1997

Abre em favor do Ministério do Planejamento e Orçamento crédito extraordinário no valor de R$ 14.000.000,00, para os fins que especifica

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista a autorização contida na Medida Provisória nº 1.564, de 8 de janeiro de 1997,

D E C R E T A :

Art. 1º Fica aberto em favor do Ministério do Planejamento e Orçamento crédito extraordinário no valor de R$ 14.000.000,00 (quatorze milhões de reais), para atender a programação constante do Anexo I deste Decreto.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 8 de janeiro de 1997; 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Antonio Kandir

47000 - MINISTERIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
47101 - MINISTERIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO

ANEXO I

PROGRAMA DE TRABALHO (SUPLEMENTAÇÃO) — CREDITO EXTRAORDINARIO

ESPECIFICAÇÃO	ESFERA	T O T A L	PESSOAL E ENC SOCIAIS	JUROS E ENC DA DIVIDA	OUTRAS DESP CORRENTES	INVESTIMENTOS	INVERSÕES FINANCEIRAS	AMORTIZAÇÃO DA DIVIDA	OUTRAS DESP DE CAPITAL
ASSISTENCIA E PREVIDENCIA		14000 000			8400 000	5600 000			
ASSISTENCIA		14000 000			8400 000	5600 000			
DEFESA CONTRA SINISTROS		14000 000			8400 000	5600 000			
15 081 0178 2219 COORDENAÇÃO DO SISTEMA NACIONAL DE DEFESA CIVIL		14000 000			8400 000	5600 000			
ORGANIZAR DEFESA PERMANENTE CONTRA AS CALAMIDADES PUBLICAS E SITUAÇÕES DE EMERGENCIA ESPECIALMENTE AS SECAS E INUNDAÇÕES VISANDO PREVENIR DESASTRES COLABORANDO NO ATENDIMENTO ASSISTENCIAL E NA RECUPERAÇÃO DAS LOCALIDADES ATINGIDAS BEM COMO NA MODERNIZAÇÃO DO SISTEMA NACIONAL DE DEFESA CIVIL									
15 081 0178 2219 0001 AÇÕES DE DEFESA CIVIL	SEGURIDADE	14000 000			8400 000	5600 000			
TOTAL SEGURIDADE		14000 000			8400 000	5600 000			

Presidência da República

DESPACHOS DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Mensagem nº 25

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do parágrafo 1º do artigo 66 da Constituição Federal, decidi vetar parcialmente o Projeto de Lei nº 87, de 1996 (nº 1.125/95 na Câmara dos Deputados), que "Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviario e da outras providências".

O Ministerio do Trabalho manifestou-se pelo veto ao § 4º do art. 11, por inconstitucionalidade.

"Art. 11 .....

§ 4º As atuais condições estabelecidas por convenções e acordos coletivos de trabalho das tripulações de embarcações de bandeira brasileira não são aplicaveis ao REB.

Razões do veto:

"O § 4º do art. 11 do projeto apresenta redação inadequada ao prever a não aplicação das atuais convenções e acordos coletivos de trabalho ao "REB", uma vez que o registro em si não tem participação na relação trabalhista (estes atores são empregados e empregadores das embarcações).

Ainda que se relevasse o evidente equívoco de forma, o conteúdo da norma é flagrantemente incompatível com preceitos constitucionais, quais sejam art. 7º, inciso XXVI, que impõe o reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho, e art. 5º, inciso I, que veda a interferência e intervenção do Poder Público na organização sindical, considerando-se que a convenção é instituto dessas entidades.

Por outro lado, o § 5º do citado artigo, é suficiente para garantir a desejada flexibilização das condições de trabalho para as embarcações registradas no REB."

Decidi vetar ainda o art. 19, por contrariedade ao interesse público:

"Art. 19. O frete aquaviario internacional produzido por embarcação de bandeira brasileira não integra a base de calculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil."

Razões de veto:

O dispositivo vetado estenderia a todas as embarcações de bandeira brasileira um beneficio que, em termos mais adequados, o 7º do art. 11 ja reserva as embarcações registradas no REB.

Estas, Senhor Presidente, as razões que me levaram a vetar em parte o projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 8 de janeiro de 1997
FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Mensagem nº 26

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do paragrafo 1º do artigo 66 da Constituição Federal, decidi vetar parcialmente o Projeto de Lei nº 70, de 1996 (nº 2.249/91 na Camara dos Deputados), que "Institui a Politica Nacional de Recursos Hidricos, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hidricos, regulamenta o inciso XIX do art. 21 da Constituição Federal, e altera o art. 1º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, que modificou a Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989".

Ouvidos, os Ministerios de Minas e Energia, da Fazenda, do Planejamento e Orçamento e do Meio Ambiente, dos Recursos Hidricos e da Amazonia Legal assim se manifestaram sobre os dispositivos a seguir vetados, por apresentarem conflitos com principios ou normas constitucionais, ou, ainda, com o interesse publico:

Art. 7º, incisos VI e VII

"Art. 7º .....

.....

VI - responsabilidades para execução das medidas, programas e projetos;

VII - cronograma de execução e programação orçamentario-financeira associados as medidas, programas e projetos.

.....

Razões do veto:

"O detalhamento previsto nos incisos VI e VII, do art. 7º, para a apresentação dos Planos Nacionais de Recursos Hidricos, torna impraticavel sua operacionalização, uma vez que a sistematica adotada para o setor eletrico brasileiro permite obter tais elementos a nivel de cada projeto somente após a licitação, a qual se dará depois de aprovado o Plano Nacional de Recursos Hidricos. As condicionantes legais e reais do setor eletrico, tanto na parte estatal como na que o Governo pretende privatizar, ja estão exaustivamente disciplinadas pela regulamentação do Código de Aguas e pelas Leis nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e nº 9.074, de 7 de julho de 1995."

§ 2º do Art. 14.

"Art. 14.....

.....

§ 2º O Poder Executivo Federal articular-se-á previamente com o dos Estados e o do Distrito Federal para a outorga de direitos de uso de recursos hidricos em bacias hidrograficas com aguas de dominio federal e estadual."

Razões do veto:

"A expressão, articulação, inserida no § 2º do art. 14 e vaga, dependendo de regulamentação especifica de modo a evitar-se conflitos quando da atuação dos orgãos federais no exercicio de suas competências legais. Note-se, ademais, que o dispositivo impõe a articulação somente ao Governo Federal, omitindo-se quando o ato de outorga partir de governo estadual. Cabe lembrar que grande parte dos potenciais hidraulicos a serem ainda aproveitados estão em rios de dominio dos Estados. Assim, se o Estado outorgar concessões e autorizações para outros fins, sem articular-se com o Governo Federal, poderão os potenciais de energia hidraulica, que são de propriedade da União, ser inviabilizados."

Art. 17.

"Art. 17. A outorga não confere delegação de poder publico ao seu titular.

Paragrafo único. A outorga de direito de uso de recursos hidricos não desobriga o usuário da obtenção da outorga de serviço público prevista nas Leis nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e nº 9.074, de 7 de julho de 1995."

Razões do veto

"Os potenciais de energia hidraulica estão incluidos nas outorgas previstas no art. 12 do Projeto. Pelo Código de Aguas, pela legislação da concessão de serviços públicos em geral e do setor eletrico em especial, a outorga dessas concessões confere delegação de poder público. Desse modo, a determinação generica contida no artigo 17 apresenta-se incompativel com o restante do ordenamento juridico nacional sobre a materia, sendo necessária a sua supressão.

Por outro lado, a instituição de dupla outorga para a produção de energia hidraulica, prevista no paragrafo único do art. 17, sendo uma para a exploração do potencial e outra para a utilização do recursos hidricos, fara com que os vencedores das licitações do setor eletrico, disciplinadas por leis especiais e muitas com editais e minutas de contrato em pleno andamento, tenham que, posteriormente, vir a solicitar outra concessão para o uso da agua, certamente com novas exigências. A bem do interesse público, os vencedores das licitações precisarão contar com a garantia da outorga total do objeto licitado, e não apenas de parte."

Parágrafo único do art. 20

"Art. 20. .....

Paragrafo único. Isenções de pagamento pelo uso de recursos hidricos, ou descontos nos valores a pagar, com qualquer finalidade, somente serão concedidos mediante o reembolso, pelo poder concedente, do montante de recursos que deixarem de ser arrecadados."

Razões do veto:

"A cobrança pelo uso dos recursos hidricos constituira receita do poder concedente, que por sua vez gerenciara a concessão de eventuais isenções, não cabendo, portanto, reembolso tendo em vista que as figuras de credor e devedor se confundiriam.

A restrição imposta ao poder concedente para dar isenções ou descontos no pagamento pelo uso de recursos hidricos - inclusive para projetos estaduais ou municipais de pouca rentabilidade, porem com forte impacto social, tais como saneamento basico e abastecimento de agua potavel - retira dos executivos federal e estaduais o poder discricionario de modelarem os valores das taxas ou tarifas as suas politicas publicas. Em alguns casos, esse dispositivo resultara em despesas para o Tesouro Nacional, não identificadas nem mensuradas."

§ 3º do art. 22

"Art. 22.....

.....

§ 3º Ate quinze por cento dos valores arrecadados com a cobrança pelo uso de recursos hidricos de dominio da União poderão ser aplicados fora da bacia hidrografica em que foram arrecadados, visando exclusivamente a financiar projetos e obras no setor de recursos hidricos, em âmbito nacional."

Razões do veto:

"O artigo 22, **caput**, define que os valores arrecadados com a cobrança pelo uso de recursos hidricos serão aplicados prioritariamente na bacia hidrografica em que forem gerados. O estabelecimento de uma subvinculação, na forma de um teto maximo para alocação de recursos financeiros originados de uma bacia hidrografica em outra contradiz o proprio **caput**, que atribui ao orçamento a prioridade a ser atendida e em que proporção."

Art. 23

"Art. 23. Os valores arrecadados com a cobrança pelo uso de recursos hidricos de dominio da União serão consignados no Orçamento Geral da União em fontes de recursos proprias, por bacia hidrografica, destinadas a instituições financeiras oficiais, para as aplicações previstas no artigo anterior."

Razões do veto:

A mecânica de aplicação dos valores gerados com a cobrança pelo uso de recursos hidricos sera melhor definida em norma especifica em conjunto com a disciplina legal das agencias de aguas.

Art. 24

"Art. 24. Poderão receber compensação financeira ou de outro tipo os Municipios que tenham areas inundadas por reservatorios ou sujeitas a restrições de uso do solo com finalidade de proteção de recursos hidricos.

§ 1º A compensação financeira a Municipio visa a ressarcir suas comunidades da privação das rendas futuras que os terrenos, inundados ou sujeitos a restrições de uso do solo, poderiam gerar.