

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

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

EMENDA MODIFICATIVA/ADITIVA

Os artigos 9º, 10; 11 e 12 do PL nº 4.199/2020, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 9º Sem prejuízo do disposto no inciso III do art. 10 da Lei nº 9432, de 1997, a empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar uma embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para navegação de cabotagem, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira.

§ 1º O limite de afretamento de que trata o caput será ampliado:

I - após 12 meses de vigência desta lei, para duas embarcações; e

II – após 24 meses de vigência desta lei, para três embarcações.

§ 2º O afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, será livre a partir 36 meses de vigência desta lei.

§ 3º As embarcações afretadas na forma prevista no caput não poderão ser utilizadas para verificação e comprovação de existência ou disponibilidade para fins do disposto no inciso I do caput do art. 9º da Lei nº 9.432, de 1997.

§ 4º As embarcações afretadas na forma prevista no caput deverão observar as condições de segurança definidas em Norma da Autoridade Marítima e não poderão ser utilizadas para o transporte marítimo de petróleo bruto de origem nacional ou de derivados básicos de petróleo produzidos no País, ressalvado o transporte de produtos químicos e petroquímicos produzidos nas centrais petroquímicas e seus derivados, óleos vegetais e gorduras.

§ 5º A verificação da quantidade de embarcações estabelecida no caput considerará a quantidade de embarcações afretadas pelo grupo econômico da empresa afretadora.

Art. 10. Ficam as embarcações afretadas de acordo com o art. 5º desta Lei obrigadas a ter, obrigatoriamente, comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas brasileiros.

Parágrafo único. Caso seja comprovada a indisponibilidade de marítimos brasileiros qualificados para atender à exigência de tripulação brasileira, na forma do inciso II do caput, a empresa de navegação ficará autorizada a contratar, temporariamente, tripulante estrangeiro, devendo obedecer às exigências definidas em regulamento.

Art. 11. Ficam as embarcações afretadas de acordo com o BR do Mar obrigadas a:

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

II - ter as operações de cabotagem amparadas em cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil por meio do qual o segurador ficará obrigado a indenizar as perdas e os danos decorrentes de quaisquer fatos ou atos da navegação objeto do contrato.

§ 1º A inspeção relativa à Autoridade Marítima, abrangida pelo inciso I do caput, será disciplinada em Norma da Autoridade Marítima e realizada antes da embarcação entrar as águas jurisdicionais brasileiras.

§ 2º As coberturas exigidas e condições de contratação para o seguro marítimo previsto no inciso II do caput poderão ser estabelecidas em regulamento, que assegurará a sua livre contratação no mercado internacional ou doméstico.

Art. 12. O descumprimento das obrigações estabelecidas nos artigos 10 ou 11 ou a perda da habilitação da empresa no BR do Mar implicará a perda do direito de permanência da embarcação estrangeira no País". (NR)

JUSTIFICATIVA

As condições da frota de cabotagem muitas vezes são mencionadas como fator de baixa atratividade no seu uso.

Manter uma frota de qualidade para atender os usuários da cabotagem deve ser preocupação do Estado. Assim a abertura para novos entrantes deve ser feita com o devido controle sobre as condições da segurança da navegação e proteção do meio ambiente marinho.

Não menos importante é que cada dia tem sido mais complexo o processo de fim de vida das embarcações em que o desmanche não é mais aceito nas condições ambientais e de trabalho inaceitáveis de alguns países asiáticos. Temos que evitar que nosso país seja o destino de embarcações no final de vida útil.

Diferentemente do que é comumente divulgado a obtenção de outorga para operar na navegação de cabotagem não é complexa e várias empresas poderão ter outorga,

inclusive de um mesmo grupo econômico para poder ampliar descontroladamente os afretamentos a casco nu.

Por fim, sugerimos que as embarcações afretadas sejam ficalizadas pelas autoridades brasileiras e que as embarcações sejam aparadas por cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas, no qual o segurador será responsável por indenizar as perdas e os danos decorrentes de quaisquer fatos ou atos da navegação objeto do contrato.

Sala das Sessões, em de de 2020.

MAURO LOPES
Deputado Federal
MDB/MG

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





Emenda de Plenário a Projeto com Urgência **(Do Sr. Mauro Lopes)**

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

Assinaram eletronicamente o documento CD209787454400, nesta ordem:

- 1 Dep. Mauro Lopes (MDB/MG)
- 2 Dep. Diego Andrade (PSD/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE