



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

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

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

Art. 2º São diretrizes do BR do Mar:



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

h) segurança no transporte dos bens transportados;



CÂMARA DOS DEPUTADOS

- i) desenvolvimento sustentável;
- j) transparência quanto aos valores do frete;
- k) práticas concorrenciais saudáveis, que garantam a competitividade e a condução dos negócios de forma eticamente responsável; e
- l) promoção à integridade.

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II

DO AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES

Seção I

Das hipóteses de afretamento

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

I - em sua propriedade; ou

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

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - em sua propriedade; ou

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

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

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Dos direitos e deveres aplicáveis às embarcações afretadas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 8º. O descumprimento das obrigações estabelecidas no art. 9º ou a perda da habilitação da empresa no BR do Mar implicará a perda do direito de permanência da embarcação estrangeira no País.

Art. 9º. São direitos das embarcações estrangeiras afretadas na forma prevista nesta Lei:



CÂMARA DOS DEPUTADOS

I - a destinação do produto da arrecadação do AFRMM e o ressarcimento de que trata o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004; e

II - a observância às mesmas condições comerciais para a prestação dos serviços de praticagem e dos serviços de apoio portuário.

Art. 10. Aos contratos de trabalho dos tripulantes que operem em embarcação estrangeira afretada na forma prevista nesta Lei serão aplicáveis as regras internacionais estabelecidas por organismos internacionais devidamente reconhecidos, referentes à proteção das condições de trabalho, à segurança e ao meio ambiente a bordo de embarcações, e pela Constituição.

Parágrafo único. O disposto em instrumento de acordo ou convenção coletiva de trabalho precederá outras normas de regência sobre as relações de trabalho a bordo.

Art. 11. As embarcações afretadas autorizadas a operar no transporte por cabotagem serão automaticamente submetidas ao regime de admissão temporária, sem registro de declaração de importação, com suspensão total do pagamento dos seguintes tributos federais:

I - Imposto de Importação - II, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966;

II - Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI-Importação, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 1966;

III - Contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidentes sobre a importação de produtos estrangeiros ou serviços - PIS/Pasep-Importação, ou contribuições sociais ou imposto incidente sobre a importação que venha a sucedê-las;

IV - Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior - Cofins-Importação, conforme disposto no art. 14 da Lei nº 10.865, de 2004;

V - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - Combustíveis - Cide-Combustíveis, conforme disposto no art. 298 do Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009; e

VI - AFRMM, conforme disposto na alínea “c” do inciso V do **caput** do art. 14 e no art. 15 da Lei nº 10.893, de 2004.

Seção III

Das regras gerais aplicáveis ao afretamento

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

I - efetivamente operante; e



CÂMARA DOS DEPUTADOS

II - pertencente a um mesmo grupo econômico.

CAPÍTULO III

DISPOSIÇÕES FINAIS

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

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

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

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

“Art.
15.

.....

II

.....

.....

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

.....

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

“Art.
2º

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

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

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

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

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

“Art.
10.

.....
IV – estrangeira por viagem ou tempo, para operar na navegação de cabotagem, em substituição de embarcação de tipo semelhante, própria ou afretada, em jumbarização, conversão, modernização, docagem ou reparação, no País ou no exterior, na proporção de até cem por cento da sua tonelagem de porte bruto.

§ 1º Sem prejuízo do disposto no inciso III do **caput**, fica autorizado o afretamento de 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.

§ 2º O limite de afretamento de que trata o § 1º será ampliado:

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

- II - após 24 meses de vigência desta lei, para três embarcações; e
- III - após 36 meses de vigência desta lei, para quatro embarcações.

§ 3º O afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, será livre a partir de 48 meses de vigência desta lei, observadas as condições de segurança definidas em regulamento.

§ 4º As empresas brasileiras de navegação do mesmo grupo econômico poderão operar na navegação de cabotagem, com embarcações afretadas de acordo com o disposto nos § 1º ao § 3º, hipótese em que não será necessário ter frota própria ou ter contratado a construção de embarcações.

§ 5º As embarcações afretadas a casco nu de acordo com o disposto nos § 1º ao § 3º não poderão ser utilizadas para verificação e comprovação de existência ou disponibilidade, nos termos do disposto no inciso I do **caput** do art. 9º.” (NR)

§ 6º As embarcações afretadas na forma prevista no caput deverão observar as condições de segurança definidas em Norma da Autoridade Marítima.

§ 7º A verificação da quantidade de embarcações estabelecida no caput considerará a quantidade de embarcações afretadas pelo grupo econômico da empresa afretadora.

Art. 10-A A empresa brasileira de investimento na navegação terá o direito de afretar embarcação estrangeira a tempo, na proporção de até duzentos por cento da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção em estaleiro brasileiro, durante o período de construção da embarcação.

Parágrafo único. Os direitos de tonelagem oriundos das embarcações em construção contratadas pela empresa brasileira de investimento na navegação poderão ser transferidos onerosamente para empresas brasileiras de navegação.”(NR)

“Art.

.....

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

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

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

navegação; e

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

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

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

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

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

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

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

(NR)

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

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

V - instalações portuárias.” (NR)

“Art.
82.

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

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

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

I - uma Procuradoria Federal:

II - uma Ouvidoria;

III - uma Corregedoria;

IV - uma Auditoria; e

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

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

“Art.

4º

§1º O AERMM não incide sobre o frete relativo ao transporte do

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

quintos tipos de carga:

“Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do

III - na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte na região

e Nordeste de:

- a) granéis líquidos; e
- b) granéis sólidos e outros corpos



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

Art.

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

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

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

I - quarenta centésimos por cento para contribuir com o pagamento das despesas de representação e estudos técnicos em apoio às posições brasileiras nos diversos elementos componentes da Organização Marítima Internacional - IMO, cujos recursos serão alocados em categoria de programação específica; e

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

19. Art.

I

- a) para construção ou aquisição de embarcações novas, produzidas em estaleiros brasileiros;
- b) para jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos, nacionais ou importados, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

.....

- h) como garantia à construção de embarcação em estaleiro brasileiro;
- i) para reembolso anual das valorsas pagas o título do prêmio e

encargos de seguro e resseguro contratados para cobertura de cascos e máquinas de embarcações próprias ou afretadas; e

utilizadas no mesmo tipo de navegação de cabotagem, longo curso e interior e geradoras dos recursos do AFRMM para a conta vinculada correspondente, desde que tal embarcação seja de propriedade de uma Empresa Brasileira de Investimento na Navegação e tenha sido construída no país.

§ 5º A liberação dos recursos financeiros da conta vinculada de empresa brasileira de navegação, nas hipóteses previstas nos incisos I e II do **caput**, somente poderá ocorrer para aplicação, pela empresa beneficiária dos recursos, exclusivamente, em embarcação a ser utilizada no mesmo tipo de navegação de cabotagem, longo curso e interior geradoras dos recursos do AFRMM para a conta vinculada correspondente.

§ 6º Além da instituição financeira de que trata o **caput**, o Conselho



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, de que trata o art. 23, poderá habilitar outras instituições financeiras para receber os depósitos em contas vinculadas, na forma prevista em ato do CDFMM.

§ 7º Ato do CDFMM disporá sobre:

I - as diretrizes e os critérios a serem observados pelo agente financeiro do FMM para análise e movimentação dos recursos financeiros das contas vinculadas; e

II - os procedimentos para acompanhamento da destinação dos recursos a que se refere o inciso I.

§ 8º Os recursos depositados na conta vinculada são impenhoráveis, na forma do art. 832 do Código de Processo Civil, ressalvada a penhora para pagamento de dívida relativa ao próprio bem, se contraída durante a sua construção, jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação em estaleiro brasileiro (NR)

Art. 20. Os valores depositados nas contas de que tratam o art. 19 desta Lei e o inciso III do caput do art. 17 desta Lei serão aplicados pelas instituições financeiras de que tratam o caput e o § 6º do art. 19 desta Lei em operações de mercado aberto, em títulos públicos federais de curto, médio ou longo prazo, em nome do titular e a critério deste, na forma que dispuser o Conselho Monetário Nacional”. (NR)

Art.
26.

1

a)

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

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

.....

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

.....

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

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

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

.....

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

“Art. 52-A.

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

§2º Os parâmetros para o cálculo da soma de que trata o §1º e os



CÂMARA DOS DEPUTADOS

critérios de distribuição do ressarcimento serão estabelecidos em regulamento do Ministério da Infraestrutura, ouvido o Ministério da Economia.” (NR).

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

I - um CGE-I; e

II - dois CGE-III.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art. 25. Ficam revogados:

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

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

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

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

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

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

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

b) o parágrafo único do art. 7º-A;

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

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

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

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

g) o § 1º e o § 2º do art. 51-A;

h) o art. 74;

i) o parágrafo único do art. 78-A;

j) o § 2º do art. 82;

k) o art. 85-A;

l) o parágrafo único do art. 88; e

m) o § 1º do art. 118;

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

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

a) o § 1º e o § 2º do art. 7º;

b) o art. 12; e

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

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

a) o art. 1º ao art. 3º; e

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

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

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

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

1. o art. 67;

2. o art. 78; e

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

b) o art. 72; e

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

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

Brasília, 07 de dezembro de 2020.

Deputado GURGEL (PSL/RJ)

Relator

ANEXO

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

“TABELA IV

Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq

Quadro de Cargos Comissionados



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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