



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.078, DE 2021

(Do Sr. Danrlei de Deus Hinterholz)

Altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que "dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, e dá outras providências", a fim de disciplinar navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-4101/2020.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD



PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2021.
(Do Sr. Danrlei de Deus)

Altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que “dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, e dá outras providências”, a fim de disciplinar navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Os arts. 7º, 9º e 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 7º As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem, 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 10º.

.....

Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar 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:

.....

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, quando o mesmo se realizar em virtude da aplicação do Art. 5º, § 3º.

Art. 10

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.

III – estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem e navegação de apoio marítimo, limitado ao dobro da tonelagem de porte bruto das embarcações, de tipo semelhante, por ela encomendadas a estaleiros brasileiros instalados 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.” (NR)

Art. 2º Fica revogado o parágrafo único do art. 7º da Lei nº 9.432, de janeiro de 1997.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposição tem o objetivo manter o transporte de cargas e de passageiros realizado pela navegação interior e interior de percurso internacional exclusivamente para as empresas brasileiras de navegação.

No ano de 1987, quando sancionada a Lei nº 9.432/1997, o transporte fluvial brasileiro possuía poucos e pequenos estaleiros, assim como um reduzido número de armadores que faziam os serviços de transporte por hidrovia, pouco solicitados. Havia muita preocupação das autoridades diante do significativo aumento da demanda por transporte com o futuro escoamento de safras agrícolas pela Bacia do Rio Amazonas.



Enquanto a Lei nº 9.432/1997 previa a abertura do transporte por hidrovia para embarcações estrangeiras, empreendedores brasileiros fizeram todos os investimentos necessários para suprir a demanda por meio de novos e modernos estaleiros a fim de fornecer aos armadores os equipamentos de navegação necessários.

Ademais, diante da estrutura industrial disponível, capaz de triplicar o atual atendimento em curto espaço de tempo, já não existe a preocupação com um possível excesso de demanda. A competência da indústria naval brasileira tem superado as expectativas.

Importante destacar o papel estratégico das bacias hidrográficas do país, destacando, sobretudo, a questão logística e ambiental. Os rios brasileiros correm suas águas em territórios ainda pouco habitados e a preservação ambiental tem sido uma constante por parte dos armadores que lá navegam.

O meio ambiente é um importante ativo do país que deve ser preservado em sua plenitude, inclusive na implantação de políticas públicas de infraestrutura e logística. Como é sabido e evidente o interesse internacional pela disponibilidade de água potável, o país deve priorizar a sua preservação, inclusive no que tange a navegação de interior, pois é salutar ações concretas para evitar danos à natureza, como vazamentos de produtos que possam causar danos irreversíveis. Esses “acidentes” podem ocorrer pelo afretamento de embarcações estrangeiras que já não atendem aos critérios de segurança do seu país de origem.

Especialmente a Região Norte, a Amazônia, é território da cobiça internacional e a ocupação por cidadãos brasileiros é questão de segurança nacional. Sendo assim, manter a navegação fluvial realizada por brasileiros é a melhor forma de preservar a integridade do território brasileiro, sobretudo, seu meio ambiente e suas comunidades.

Este Projeto de Lei preserva os interesses do Brasil, pois entregar os serviços de navegação interior para embarcações estrangeiras é sucatear a



CÂMARA DOS DEPUTADOS

indústria naval instalada e também destruir os armadores que hoje navegam nos rios do Brasil.

O presente PL visa impedir a importação de equipamentos de navegação fluvial similares aos aqui produzidos.

Sala das sessões, de de 2021.

Deputado Danrlei de Deus Hinterholz

PSD/RS

Apresentação: 25/03/2021 18:19 - Mesa

PL n.1078/2021

Documento eletrônico assinado por Danrlei de Deus Hinterholz (PSD/RS), através do ponto SDR_56495, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

LexEdit
* C D 2 1 4 6 6 2 9 4 4 0 0 *

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.432, DE 8 DE JANEIRO DE 1997

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

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

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.

§ 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 arts. 9º 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. 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 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. 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 marítimo;

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 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.

§ 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 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.

§ 3º [*Revogado pela Medida Provisória nº 2.158-35, de 24/8/2001*](#)

§ 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 [*Revogado pela Lei nº 10.206, de 23/3/2001*](#)

§ 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.

.....
.....
DECRETO-LEI N º 666, DE 2 DE JULHO DE 1969

Institui a Obrigatoriedade de Transporte em Navio de Bandeira Brasileira e dá outras Providências.

Art. 1º - À 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 tráfego entre Brasil e os demais países os armadores nacionais do país exportador e importador de mercadorias, até que seja conseguida a igualdade de participação entre os mesmos armadores preconizada pela política brasileira de transporte marítimo internacional.

Art. 2º - Será feito, obrigatoriamente, 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 empresas públicas e sociedade 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 financiamentos externos, concedidos a órgãos da administração pública federal, direta ou indireta.

§ 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. *(Redação dada pelo Decreto-Lei nº 687/69).*

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

.....
.....
FIM DO DOCUMENTO