

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021.
(Do Sr. Paulo Vicente Caleffi)

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 vedar o afretamento de embarcação estrangeira por Empresa Brasileira de Navegação-EBN para operar na navegação interior de percurso nacional.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Não é permitido o afretamento de embarcação estrangeira para navegação interior de percurso nacional.

Art. 2º 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, 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 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. 3º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Este Projeto de Lei tem como objetivo vedar o afretamento de embarcação estrangeira por Empresa Brasileira de Navegação-EBN para operar na navegação interior. Há inúmeras situações que merecem atenção a fim de não permitir que embarcações estrangeiras operem na navegação interior do País, destacando desse modo os aspectos ambientais, econômicos e industriais.

Recentemente, a Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ publicou a Resolução ANTAQ nº 41, de 3 de março de 2021, que tem como finalidade “estabelecer critérios e procedimentos para o afretamento de embarcação por Empresa Brasileira de Navegação - EBN para operar na navegação interior”. A primeira observação a ser feita é que essa agência



instituiu um programa, o “BR do Rio”, por meio de norma infralegal, enquanto a navegação de cabotagem está sendo discutida no Congresso Nacional por meio do PL nº 4.199 de 2020, que cria o BR do Mar. Assim, naquilo que se refere ao afretamento de embarcação estrangeira para a cabotagem o governo envia projeto de lei, mas quando se trata da navegação interior aplica-se uma resolução. Há no mínimo uma incoerência nessa situação.

A obra “Ressurgimento da indústria naval no Brasil”¹ (IPEA-2014) aborda bem o espírito do que está sendo tratado nessa proposição, entre outras temáticas, ao tratar da Indústria de Navieças e a atuação do poder público na indústria naval brasileira:

A situação ficou ainda mais grave após o governo Collor ter desregulamentado o setor, reduzindo encomendas à indústria nacional e abrindo espaço para o afretamento de embarcações estrangeiras. Assim, segundo a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), a frota mercante de bandeira nacional apresentou uma queda acentuada ao longo da década de 1990 até o começo dos anos 2000, caindo de uma capacidade de 9,35 milhões de toneladas de porte bruto (TPB) para 6,28 milhões de TBP em 2002.

[...]

Em quase todos os países onde se desenvolveu, a indústria naval foi apoiada por políticas públicas. Financiamento facilitado, garantia de mercado, proteção alfandegária, programas de capacitação de mão de obra e fomento de pesquisa e desenvolvimento (P&D) são alguns dos mecanismos normalmente utilizados. No Brasil, os dois grandes momentos de crescimento da indústria naval, nas décadas de 1970 e 2000, foram positivamente influenciados por políticas públicas. A questão que se levanta é como garantir que a indústria não regreda após se reduzirem as políticas públicas, especialmente a de proteção do mercado, que a deixaria exposta aos concorrentes externos. Foi o que ocorreu nas décadas de 1980 e 1990 em diversos setores da indústria brasileira. Apesar dos vários outros problemas ocorridos na implementação das políticas públicas voltadas ao setor naquele período, a indústria naval brasileira praticamente desapareceu ao longo da década de 1990.

Por fim, cabe destacar o grande desafio mundial, a preservação do meio ambiente. Permitir que embarcações estrangeiras trafegue por rios brasileiros apresenta grandes riscos à biodiversidade do País. Corre-se o risco de o Brasil se tornar um grande depósito daquilo que é descartado em outros países, afrontando a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010 (Lei de Resíduos Sólidos), uma vez que essa norma estabelece, por exemplo, conceitos de

1 Ressurgimento da indústria naval no Brasil : (2000-2013) / editores: Carlos Alvares da Silva Campos Neto, Fabiano Mezadre Pompermayer. – Brasília : Ipea, 2014.



Logística Reversa e de Ciclo de Vida dos produtos. São etapas que envolvem o desenvolvimento do produto, a obtenção de matérias-primas, o processo produtivo, o consumo e a sua disposição final. Certamente, para o mercado internacional, enviar embarcações com baixo Ciclo de Vida para trafegar em águas brasileiras seja uma forma rentável de descartar algo que está próximo de perder sua vida útil.

Desse modo, considerando a relevância social, econômica e ambiental da matéria, conto com o apoio dos nobres pares pela sua aprovação.

Sala das sessões, de de 2021.

Deputado Paulo Vicente Caleffi
PSD/RS



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Paulo Vicente Caleffi
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210961510200>

